



Frontières et limites à Djibouti durant la période coloniale (1884-1977)

Simon Imbert-Vier

► To cite this version:

Simon Imbert-Vier. Frontières et limites à Djibouti durant la période coloniale (1884-1977). Histoire. Université de Provence - Aix-Marseille I, 2008. Français. NNT : . tel-00736163

HAL Id: tel-00736163

<https://theses.hal.science/tel-00736163>

Submitted on 27 Sep 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Frontières et limites à Djibouti durant la période coloniale (1884-1977)

par Simon Imbert-Vier

Résumé

A partir de l'identification de plusieurs frontières de l'espace djiboutien (auparavant Côte française des Somalis, puis Territoire français des Afars et des Issas), nous revisitons l'histoire coloniale de Djibouti sous l'angle de la fabrication des territoires. Nous étudions particulièrement cinq frontières que l'on peut tracer sur une carte : les limites ethniques, les limites internes, les frontières internationales terrestres, le corridor ferroviaire et les frontières maritimes.

Nous étudions comment ces différentes frontières ont été découvertes ou inventées à Djibouti, dans le cadre général de la formation des espaces dans la Corne de l'Afrique au XIX^e siècle, puis comment elles ont été réalisées. Nous analysons les évolutions – dont l'éventuelle consolidation – de ces frontières jusqu'à l'indépendance. Enfin nous en étudions les conséquences et répercussions, en particulier la coercition qu'elles exercent, directement ou indirectement, sur les habitants.

Mots-clés

Djibouti, colonisation, frontière, limite, borne, horogénèse, territoire, nationalité, identité, circonscription administrative, ethnie, chemin de fer, port, Afar, Issa, Dire Dawa, Ethiopie, Somalie, Erythrée, Corne de l'Afrique, Bab el-Mandeb

Boundaries and frontiers in Djibouti during colonial time (1884-1977)

by Simon Imbert-Vier

Abstract

From the identification of some boundaries and frontiers of the djiboutian space (previously Côte française des Somalis, then Territoire français des Afars et des Issas), we study the colonial history of Djibouti under the aspect of the construction of territories. We study especially five boundaries that can be lay out on a map: the ethnical boundaries, the internal boundaries, the international ground boundaries, the railway and the maritime boundaries.

We study how those boundaries have been discovered or invented in Djibouti, within the general making of the political spaces in the Horn of Africa during the 19th Century, then how they have been materialised. We analyse the evolutions – including eventual consolidation – of these boundaries up to the independence. Finally, we study their consequences and results, particularly coercion they exercise, directly or indirectly, on inhabitants.

Keywords

Djibouti, colonisation, boundary, frontier, territory, nationality, identity, administrative division, ethnic group, railway, port, Afar, Issa, Dire Dawa, Ethiopia, Somalia, Erythrea, Horn of Africa, Bab el-Mandeb

Centre d'étude des Mondes africains (CEMAf)

Maison méditerranéenne des Sciences de l'Homme

5, rue du Château de l'Horloge - BP 647

13094 Aix-en-Provence cedex 2

Université Aix-Marseille I - Université de Provence

Thèse pour obtenir le grade de
Docteur de l'Université d'Aix-Marseille I
Formation doctorale : Espaces - Cultures - Sociétés - Histoire

présentée et soutenue publiquement par

Simon Imbert-Vier

le 24 novembre 2008

Frontières et limites à Djibouti durant la période coloniale (1884-1977)

Sous la direction de Colette Dubois, professeur à l'Université d'Aix-Marseille I

Membres du Jury

Pierre Boilley, professeur à l'Université de Paris I (rapporteur)

Bertrand Hirsch, professeur à l'Université de Paris I

Fabienne Le Houérou, chercheur CNRS-IREMAM

Shiferaw Bekele, professeur à l'Université d'Addis Abeba (rapporteur)

Jean-Louis Triaud, professeur émérite à l'Université de Provence

Illustration de couverture : «Carte ethnographique des races et tribus» du district d'Obock, par le chef de poste, commandant de la garde indigène, Rossat, 1929 (ANOM 3F6).

L'écriture de cette thèse n'a été possible qu'avec de nombreux soutiens, dans deux sphères différentes : la recherche et mon environnement personnel.

En préalable, il a fallu la persévérance de Colette Dubois qui, après m'avoir convaincu de me lancer dans cette recherche, a suivi régulièrement mes travaux – m'indiquant des directions, soutenant mes projets – avec rigueur et chaleur. C'est ainsi que j'ai découvert le monde des chercheurs africanistes, qui m'ont accueilli généreusement, m'ouvrant leurs portes et m'indiquant de nouvelles problématiques. J'ai particulièrement participé aux travaux de trois groupes; je ne mentionne ici qu'une seule fois les chercheurs impliqués dans plusieurs d'entre eux.

D'abord au CEMAf d'Aix-en-Provence, en particulier les historiens Catherine Atlan, Claire Bosc, François-Xavier Fauvelle-Aymard, Marc Michel, Hervé Pennec, Francis Simonis et Jean-Louis Triaud – qui a maintenu sa participation au jury malgré des circonstances difficiles; les anthropologues Jacky Bouju, Gilles Holder et Bruno Martinelli; et des doctorants : Ahmed Hassan Omer, Vincent Bonnecase, Audrey Carotenuto, Hines Mabika, Thomas Osmon et Marie-Pierre Panicot.

Ensuite la famille des éthiopiens autour de Bertrand Hirsch, dont l'énergie à interroger l'évidence génère une dynamique passionnante. En particulier Marie-Laure Derat et Anaïs Wion, toujours prêtes à écouter, suggérer une piste, indiquer une référence.

Une équipe de recherche sur les frontières africaines s'est constituée en 2008, impulsée et animée avec passion par Pierre Boilley : l'ANR Frontafrique ¹. Ses réunions régulières – avec Dominique Casajus, Jean Schmitz, Claire Médard, Karine Bennafla, Henri Médard, Isabelle Surun, Séverine Awenengo, Daouda Gary-Toukara et Camille Lefebvre – sont des moments, de recherche et d'interrogations mutuelles, passionnants.

Fabienne Le Houérou a accepté de participer au jury, y apportant sa connaissance des passeurs de frontières. D'autres chercheurs m'ont aussi apporté soutiens et suggestions, en particulier Shiferaw Bekele – dont les travaux m'ont été si utiles –, Ghislaine Alleaume et Jean-Luc Primon. Aux Archives d'Outre-mer, Evelyne Camara, conservatrice, a été un guide indispensable et Jacques Dion m'a donné de précieuses indications. Enfin, plusieurs personnes ont relu diverses étapes du manuscrit et m'en ont fait de fructueuses critiques : principalement Catherine Cousin, Estelle et Jean-Baptiste Cayla et Elisabeth Teferedegn.

¹ <www.frontafrique.org>

Je ne peux oublier les enseignants du département d'Histoire de l'Université de Nice dans les années 1980, qui m'ont appris les bases de la pratique d'historien : André Nouschi – qui a dirigé ma maîtrise et mon DEA –, Ralph Schor, Denis Menjeot, Yvan Djuric et Alain Sainte-Marie en furent les figures marquantes.

Deux institutions m'ont apporté un soutien matériel en finançant des séjours de recherche à l'étranger : l'Ecole française de Rome et le Centre français des études éthiopiennes.

Sans eux tous, cette recherche n'aurait pas été possible et, si les erreurs sont de mon fait, les aspects positifs leur doivent tout, puisque mon objectif a été de me mettre à leur niveau.

Tout ceci n'aurait pas été possible sans la patience et l'assistance de ma famille : Elisabeth Teferedegn et nos enfants, Samuel et Thaïs, que j'espère ne pas avoir dégoûté de la recherche et de l'écriture. De nombreux amis et proches m'ont également soutenu et encouragé, en particulier Jordi Bonells, Pascal Chaumard, Antoinette et Jean Franc de Ferrière, Lan et Manuel Frau-Nguyen, Dominique Gaudenzi, Faustine, Frans et Brigitte Imbert-Vier, Michel Le Goc ², Anita Le Van, Dirk Neumann.

Enfin, je tiens à rappeler le souvenir de mon grand-père, Jean-Jacques, dit Yann, Franc de Ferrière ³, docteur d'Etat en géologie, qui m'a toujours soutenu; de ma mère, Noële Franc de Ferrière, diplômée de «Langues'O», anthropologue pleine de promesses que je n'ai pas connue mais dont l'exemple m'a certainement inspiré; et de mon père, Patrice Imbert-Vier, diplômé de Sciences Po, pour qui écrire était un bonheur ⁴.

² <www.legocmichel.com>.

³ <www.ferriere.net>.

⁴ Deux de ses romans ont été publiés : *Mémoires d'un veuf*, Seuil, 1957; *Zoukoupoum*, Jean-Jacques Pauvert, 1973, <www.imbert-vier.org>.

Table des matières

Sigles et acronymes utilisés

Liste des cartes, tableaux et illustrations

Introduction : les limites de la frontière

p. 11

- Limites et frontières
- Eléments de problématique
- Sources documentaires
- Cartographie
- Méthodologie
- Déroulé chronologique
- Organisation de l'étude
- Remarques sur la présentation

Première partie - Créer les frontières (de l'installation coloniale aux années 1920)

Chapitre 1 - Premiers contacts : la découverte des frontières

p. 45

1-1 – La construction des espaces coloniaux dans la Corne de l'Afrique au XIX^e siècle

p. 45

- Situation générale
- La côte occidentale de la mer Rouge
- L'intérieur de la Corne
- 1860 : avant les Européens
- 1870 : premières confrontations avec l'extérieur
- 1875 : la pression égyptienne
- 1885 : l'arrivée des Européens
- 1890 : la pression coloniale
- 1895 : la stabilisation territoriale

1-2 – Des frontières endogènes à l'installation coloniale

p. 65

- Que faire d'Obock ? (1862-1884)
- La frontière d'Obock (1884)
- L'extension méridionale (1884-1888)
- La fixation du point côtier méridional (1888)
- Les incursions russes (1889)
- L'affirmation frontalière éthiopienne (1891)

Chapitre 2 - La fabrique des frontières et limites coloniales

p. 93

2-1 – Un territoire en formation, la première horogénèse (1888-1902)

p. 93

- La frontière septentrionale (1891-1902)
- La frontière occidentale (1897)

2-2 – Le corridor ferroviaire : une nouvelle frontière (1894-1906)

p. 111

- L'aventure ferroviaire privée (1894-1901)
- La réalisation de la frontière (1901-1902)
- Dire Dawa, ville française (1903-1906)
- Signification de l'accord de 1906

2-3 – Inventer des limites intérieures (1896-1931)

p. 136

- Les premières divisions administratives
- Le tournant de 1924
- La découverte du territoire

Deuxième partie - Transformer les frontières (des années 1920 à l'indépendance)

Chapitre 3 - Evolutions des frontières

p. 157

3-1 – A la recherche de la frontière occidentale (1928-1944)

p. 157

- La suppression du sultanat de Gôb'aad
- Marquer le territoire par l'action civile : les routes
- Marquer le territoire par l'action militaire : patrouilles et postes

- La «guerre des postes» dans le Hanlé (1938-1940)	
- Les lacs, une frontière naturelle ? (1940-1944)	
3-2 – Un basculement de frontière : le chemin de fer et le port (1906-1977)	p. 178
- Le corridor ferroviaire, une extension coloniale française (1906-1909)	
- Des évolutions contrastées (1909-1936)	
- Le basculement (1937-1948)	
- Vers une frontière éthiopienne	
- La négociation de l'accord de 1959	
- Le traité franco-éthiopien de 1959	
- La gestion partagée (1960-1977)	
Chapitre 4 - La réalisation des frontières nationales	p. 225
4-1 – Frontières négociées	p. 225
- La frontière septentrionale (1915-1954)	
- Une demande extérieure : «descendre» la frontière	
- Un argument local : reconstituer le sultanat de Rehayto	
- Le point de trijonction sud (1934)	
4-2 – Frontières imposées : la frontière occidentale (1944-1955)	p. 243
- Quel échange de frontières ? (1944-1945)	
- Une demande maximale : garder Afambo	
- Le réalisme : obtenir un accord	
- L'accord de septembre 1945	
- Trouver la frontière (1946-1954)	
- La délimitation (1945-1946)	
- L'accord de juin 1947 : dire la frontière	
- Marquer la frontière (1947-1955)	
4-3 – Les frontières maritimes	p. 270
- Délimiter la frontière maritime internationale	
- Bab el-Mandeb : parcourir la frontière	
- Le golfe de Tadjoura : frontière interne et internationale	
4-4 – La résistance des frontières nationales	p. 280
Chapitre 5 - Limites et identités	p. 283
5-1 – Les limites administratives internes	p. 283
- Les limites des cercles	
- Elections et bureaux de vote	
- Les circonscriptions électorales et les élections	
- Les bureaux de vote	
- Les quartiers de Djibouti	
- Signification des quartiers	
- La limite du port	
5-2 – Des frontières ethniques ?	p. 308
- La description ethnique	
- Définition exogène	
- Fixation endogène	
- Les autres «limites ethniques»	
Troisième partie - Utiliser les frontières	
Chapitre 6 - Frontières humaines, frontières coercitives	p. 323
6-1 – Identité et nationalité	p. 323
- Identifier les groupes : les recensements de l'entre-deux guerres	
- Le recensement de 1921	
- Les recensements des années 1930	
- Les recensements après la Seconde Guerre mondiale	

- Identifier les individus : recensements et documents d'identité	
- Le «recensement» de 1951-1955	
- La mission Magendie (1970-1972)	
- Définir les individus : état-civil et statut personnel	
- Attribuer une identité : la nationalité	
- Evolution du droit de la nationalité en Côte française des Somalis	
- Application du droit de la nationalité en CFS et au TFAI	
- La nationalité djiboutienne	
6-2 – Un franchissement de frontière : les expulsions	p. 352
- La découverte de l'outil, de 1947 à 1963	
- Description du corpus	
- Caractérisation ethnique des expulsés	
- Les expulsions à partir de 1966	
6-3 – Le barrage de Djibouti : la frontière impossible	p. 370
- Mise en œuvre	
- Physionomie du barrage	
- Quelle frontière ?	
- Efficacité du barrage	
Chapitre 7 - Franchissements et détournements de frontières	p. 383
7-1 – Frontières nomades	p. 383
- Frontières et nomades	
- Frontières de nomades	
- Frontières et frontière	
7-2 – Parcourir la frontière terrestre	p. 391
- Caravanes et trafics	
- Une circulation particulière : les esclaves	
- La liaison routière avec l'Éthiopie	
- Le chemin de fer, une frontière dans les États	
7-3 – Histoires d'hommes et de frontières	p. 402
- Hasib Ydlibi	
- Alphonse Lippmann	
- Charles Emile Raffaneau	
7-4 – L'ouverture sur le Monde	p. 417
- Cheik Saïd : une frontière possible au-delà de Bab el-Mandeb	
- Traverser la mer Rouge : Yémen et Arabie	
- Longer la frontière : Suez et le trafic maritime	
- Djibouti, la frontière coloniale	
Conclusion	p. 425
Documentation	p. 429
Sources	
Bibliographie	
Annexes	p. 471
1 - Documents	
- Textes internationaux	
- Textes internes	
2 - Outils	
- Index des noms propres	
- Répertoire de toponymes frontaliers	
- Chronologie (1840-2000)	
- Récapitulatif mensuel des données issues des arrêtés d'expulsion (1947-1963)	

Sigles et acronymes utilisés

Dans cette étude, les sigles et acronymes suivants sont parfois utilisés :

AOF : Afrique occidentale française

ACS : *Archivio centrale dello Stato* [Archives centrales de l'Etat] (Rome)

ANOM : Archives nationales d'Outre-mer (Aix-en-Provence)

AP : Affaires politiques

ASMAI : *Archivio storico del ministero dell'Africa italiana* [Archives historiques du ministère de l'Afrique italienne]

BMA : British Military Administration [Administration militaire britannique]

CA : conseil d'administration

CAC : Centre des Archives contemporaines (Fontainebleau)

CCC : correspondance consulaire et commerciale

CFS : Côte française des Somalis

CIE : Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens

CFE : Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien

CMAO : Compagnie maritime de l'Afrique orientale

DOM : Département d'Outre-mer

FLCS : Front de libération de la Côte des Somalis

FOM : France d'Outre-mer

JES : *Journal of Ethiopian Studies*

JO : Journal officiel

JO CFS : Journal officiel de la Côte française des Somalis

JSAN : Jugement supplétif d'acte de naissance

MAE : ministère français des Affaires étrangères

MAEI : ministère italien des Affaires étrangères

MAI : ministero dell'Africa italiana [ministère de l'Afrique italienne]

ONU : Organisation des Nations unies

PCM : presidenza del Consiglio degli ministri [présidence du Conseil des ministres]

pi : par intérim

RPF : Rassemblement du peuple français

SDN : Société des Nations

SHAT : Service historique de l'armée de Terre (Château de Vincennes)

SHM : Service historique de la Marine nationale (Château de Vincennes)

TFAI : Territoire français des Afars et des Issas

TOM : Territoire d'Outre-mer

TP : Travaux publics

Liste des cartes, tableaux et illustrations

Cartes et plans

La Côte française des Somalis à la fin des années 1950	12
La Corne de l'Afrique vers 1860 - Avant les Européens	51
La Corne de l'Afrique vers 1870 - Premières confrontations avec l'extérieur	53
La Corne de l'Afrique vers 1875 - La pression égyptienne	56
La Corne de l'Afrique vers 1885 - Installations européennes	58
La Corne de l'Afrique vers 1890 - La pression coloniale	60
La Corne de l'Afrique vers 1895 - La stabilisation territoriale.....	63
La colonie d'Obock en 1884	73
Localisation des toponymes de l'extension méridionale.....	76
Représentation des limites décrites dans la «Lettre circulaire» de 1891	89
Localisation des toponymes septentrionaux.....	94
Carte annexée à l'accord du 24 janvier 1900.....	101
Comparatif entre le point frontière vu en 1900 et l'actuel	103
Contours maritimes et points frontaliers situés sur la carte Chaurand (1894)	108
Interprétation des décrets du 12 février 1914 et du 7 novembre 1916	138
Arrêté du 25 mars 1927	147
Arrêté du 6 novembre 1928	149
Arrêtés des 24 décembre 1930 et 9 avril 1931	152
Croquis (...) de la CFS pour servir à l'explication du rapport de M. Dreyfuss	158
Viabilité des routes du cercle de Dikhil au 31 mars 1939.....	163
Postes français et italiens fin 1938	170
Postes français et italiens fin 1939	171
La frontière Nord en 1935.....	227
Positions réelles mesurées fin 1933 et frontière	240
Frontières indiquées dans les instructions données à Michel Prétceille (12 novembre 1945)	253
Frontières de la convention de 1897 pour les Français et les Ethiopiens (1946)	255
Frontières envisagées par les Français (août 1946).....	257
Frontières proposées par la commission (4 novembre 1946)	260
Secteurs et abornement (1947-1955)	264
Frontières dans Bal-el-Mandeb	275
Ancienneté des frontières nationales de Djibouti	280
Arrêté du 19 janvier 1939	284
Les circonscriptions fin 1941 - Organisation de guerre	285
Circonscriptions en 1943	287
Arrêté du 9 janvier 1945	288
Arrêté du 31 août 1946.....	290
Circonscriptions 1949-1965	292
Bureaux de vote, 23 novembre 1958, 17 novembre 1968 et 8 mai 1977	300-301
La ville de Djibouti à la fin des années 1940	303
Limites entre les Afars et les Issas	316

Le barrage de Djibouti (1973).....	372
Itinéraires pour une liaison Djibouti-Ethiopie	397
Carte du territoire de Cheik Saïd publiée le 23 mai 1919 dans <i>La Dépêche coloniale</i>	417
Détail d'un plan du lieu-dit Cheik Saïd (1939)	419

Tableaux

Navires à Aden, 1856-1858.....	48
Postes existants sur les confins occidentaux fin 1937, et créés en 1938 et 1939.....	171-172
Nombre de représentants par circonscription lors des élections de l'Assemblée du territoire	296
Nombre de bureaux de vote par cercle lors des élections (1956-1977)	297
Répartition «ethnique» des quartiers de Djibouti, février 1947 et début 1956	305
Répartition des habitants et des indigènes selon le recensement de juillet 1931	328-329
Répartition des habitants et des indigènes selon le recensement de juillet 1936.....	329
Données brutes du recensement de 1983 en République de Djibouti.....	331
Traitement des demandes de CIF par «groupe ethnique» (1951-1955)	335
Traitement des demandes de CIF pour les Issaqs (1951-1955).....	336
Mission Magendie : répartition par cercle des autochtones et estimation de la population	340
Modalités d'accès à la nationalité française pour les autochtones de par la naissance	348
Récapitulatif des données issues de l'analyse des arrêtés d'expulsion (1947-1963).....	358
Répartition et proportion des arrêtés d'expulsion par grands groupes.....	358-359
Répartition de la population autochtone de la ville de Djibouti (1947, 1960, 1963 et 1966).....	359-360
Proportion d'expulsés par ethnie (1947 et 1963).....	360
Nombre d'expulsions (1960-1970)	364
Devenir des personnes interpellées (1967-1971)	365
Contrôles et expulsions dans la ville de Djibouti du 14 au 23 septembre 1966	365
Contrôles et expulsions de juin à novembre 1967	366
Nombre de contrôles et répartition des expulsions (1970-1975)	368
Tentatives de franchissement et létalité du barrage de Djibouti (1969-1973)	381

Illustrations

Trafic du port et trafic international du CFE, 1928-1939	202-203
Le point de trijonction, vu en janvier 1933	237
La demande maximale française en mars 1933.....	238
'Aduêno-Oué'ima (1954).....	269
Répartition des bureaux de vote par cercles	298
Consultation du 19 mars 1967 - Lieux de vote et nombre de votants.....	299
Nombre d'inscrits sur les listes électorales (1957-1977).....	350
Nombre d'arrêtés d'expulsion par année (1947-1963)	353
Proportion d'expulsions de CFS par mois (1947-1963).....	354
Répartition des expulsés par ethnie (1947-1963)	361
Physionomie du barrage de Djibouti (1973)	376
Passages de chameaux à Afambo (1947-1948)	391

Introduction

Les limites de la frontière

Le mot «frontière» *«est un dérivé (1213) de front (faire front), le sens moderne venant sans doute d'expressions du type «pays de frontière», c'est à dire gardé par une armée, une place forte qui fait front à l'ennemi : le moyen français connaît l'adjectif frontier, d'où "ville frontière". En ancien français, le mot désigne le front d'une armée, puis (1292) une place fortifiée faisant face à l'ennemi. Frontière se dit aujourd'hui de la limite séparant deux Etats (v. 1360) et par extension de la limite d'un territoire. Par analogie on parlera (1770) des frontières d'une région ou de frontières linguistiques, etc. Au figuré frontière s'emploie (1700) pour "limite" séparant des domaines abstraits ou concrets»*⁵

Le mot «limite» *«a été emprunté (v. 1372) au latin limes, limitis "chemin bordant un domaine", "sentier entre deux champs", "limites, frontière" mot sans étymologie connue que l'on rapproche, à titre d'hypothèse, de limen "seuil". Apparue avec le sens concret de "ce qui borde un terrain, un territoire", "ligne de démarcation entre territoires contigus", limite a aussi développé un sens plus abstrait, tant spatial que temporel»*⁶

La frontière et la limite se répondent, décrivant une ligne qui entoure, qui partage ou sépare. Cependant, tandis que la frontière unit les espaces délimités, les met en relation, la limite implique plus une fin. Les frontières se franchissent, alors que les limites se dépassent, se déplaçant en même temps sans être jamais franchies, puisque l'expansion maximale crée une nouvelle limite. En ce sens, une limite est un cas particulier de frontière, dont la fonction n'est pas de joindre des espaces mais de les délimiter, et qui n'a pas vocation à être traversée.

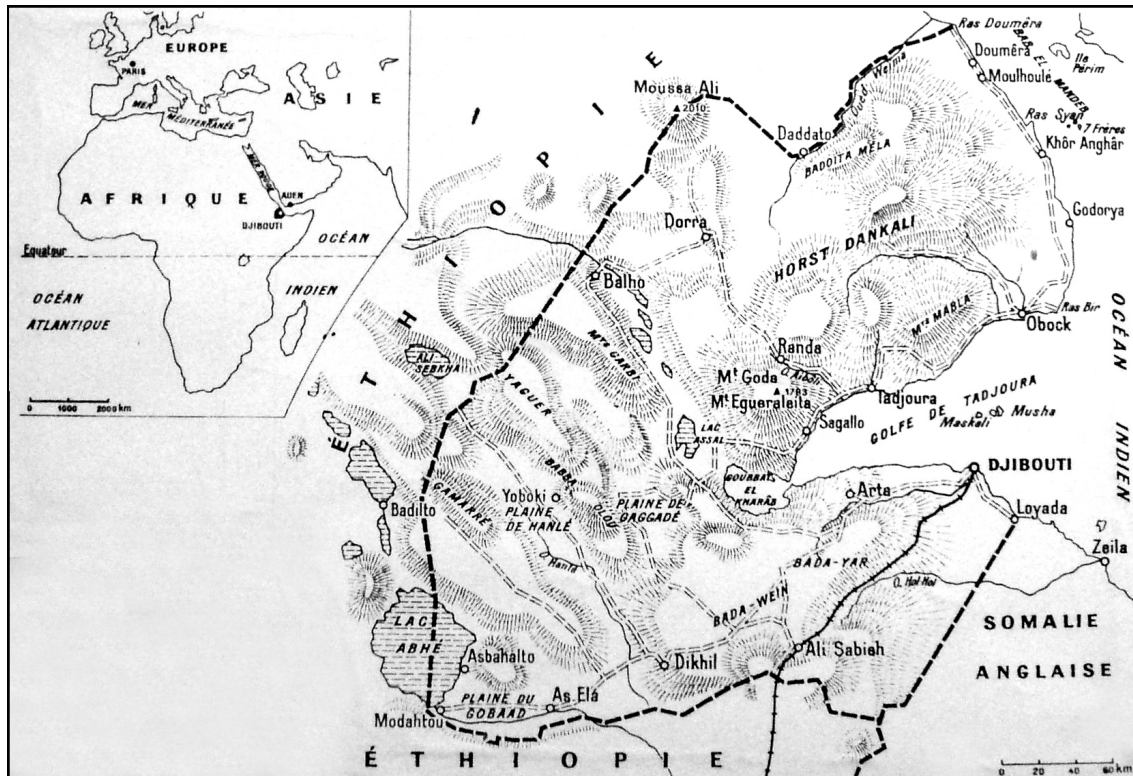
La République de Djibouti est un petit pays de la Corne de l'Afrique (23 000 km²⁷) autour du golfe de Tadjoura. Sans nom spécifique avant la fin du XIX^e siècle, cet espace s'est appelé «Côte française des Somalis» de 1896 à 1967, puis «Territoire français des Afars et des Issas» jusqu'à son indépendance en 1977. Il a alors pris le nom de sa capitale et principale agglomération, où réside environ 70% de sa population, pour devenir la «République de Djibouti». «Djibouti» désigne ainsi le territoire créé par l'action coloniale et sa ville principale. Si le nom administratif désigne l'espace réel, avec ses variations

⁵ Rey (Alain), dir., *Dictionnaire historique de la langue française*, Robert, Paris, 1998, (1^{re} éd. 1992), s.v. «Frontière».

⁶ *Loc. cit.*, s.v. «Limite».

⁷ Un peu plus petit que l'Albanie (28 700 km²), mais plus de deux fois plus grand que le Liban ou Chypre (environ 10 000 km²).

dans le temps, le terme «Djibouti» évoque la représentation de cette réalité, telle qu'elle est imaginée sans être toujours précisément définie. Ce n'est pas un terme descriptif, mais une dénomination générique qui évoque l'idée que l'on peut se faire de l'existence de ce territoire. C'est ce sens qui est utilisé dans le titre de cette étude. Dans le texte, le mot «Djibouti» peut désigner soit le territoire envisagé comme une entité, soit la ville. Si un doute paraît possible, «ville de Djibouti» est précisé lorsqu'il s'agit du chef-lieu.



La Côte française des Somalis à la fin des années 1950 ⁸

Les frontières et limites n'enserrent pas que des espaces nationaux, mais toute sorte de représentations. Vouloir étudier les frontières et limites «à» Djibouti, correspond à cette approche générale. Djibouti est lui même une frontière, situé au bord de la mer Rouge, à la lisière des espaces africains et arabes ⁹, musulmans, chrétiens et animistes, marche de et vers l'Ethiopie, première escale sur la route des parties malgaches et orientales de l'empire colonial français. L'espace djiboutien est parcouru et traversé par des voyageurs et des nomades depuis les temps historiques au moins (la situation des espaces djiboutiens actuels dans les relations entre l'Arabie et les espaces africains limitrophes aux époques sud-arabique et axoumite est encore discutée ¹⁰).

La question frontalière n'est pas neutre dans la Corne de l'Afrique contemporaine. Après sa défaite face aux mouvements érythréen et tigréen en 1991, suivie de l'indépendance de l'Erythrée en 1993, l'Ethiopie s'est transformée en un Etat fédéral, découpant ses frontières internes selon des critères «ethniques», qui

⁸ Carte extraite de Poinot (Jean-Paul) [1964].

⁹ Et des disciplines afférentes : «africanistes», «orientalistes», «arabisants»...

¹⁰ Pour une synthèse assez récente sur ce sujet : Anfray (Francis), *Les Anciens Ethiopiens*, Armand Colin, Paris, 1990. Turquoi (Jean-Pierre), «Djibouti : Le mystère des tumulus», *Le Monde*, 18-19/2/2007, sur une découverte récente.

n'empêchent pas la persistance de résistances locales ¹¹. Après avoir procédé réciproquement à l'expulsion de leurs ressortissants, l'Éthiopie et l'Érythrée se sont à nouveau affrontées entre 1998 et 2000, officiellement pour le contrôle de la ville frontalière de Badme; l'offensive éthiopienne en direction d'Assab a montré l'importance de la question de l'accès à la mer. Une forte tension persiste entre les deux pays malgré les interventions internationales (arbitrage de la cour de La Haye et présence d'une force d'interposition de l'ONU). Au Sud, la frontière entre la Somalie et l'Éthiopie dans l'Ogaden n'a jamais été délimitée dans sa partie méridionale. La guerre somalo-éthiopienne de 1977-1978 n'y a rien changé. L'Éthiopie prend depuis quelques années des gages territoriaux en Somalie ¹², qui ont abouti à l'offensive et la tentative de prise de contrôle du Sud du pays en décembre 2006, dont l'issue reste incertaine à ce jour.

Lors de son accession à l'indépendance en 1960, sous l'impulsion britannique, la Somalie s'est fondée idéologiquement sur la volonté d'unifier cinq «territoires somalis» (Somalia, Somaliland, Somalie française, Ogaden, «Northern District» du Kenya), symbolisés par les cinq branches de l'étoile de son drapeau. La guerre civile qui sévit en Somalie depuis 1988, la renaissance du Somaliland, puis l'apparition du Puntland – approximativement sur le territoire de l'ancien Mijjurtine – ont relancé la question nationale dans une direction opposée, (re)créant des frontières. Début 2004, le président kenyan Arap Moi «a confirmé que l'Éthiopie et le Kenya s'étaient concertés et qu'ils n'avaient aucune envie de voir une Somalie réunie et forte émerger» ¹³.

A Djibouti, les enjeux des limites administratives internes sont toujours présents dans les conflits entre les différents FRUD («Front pour la Restauration de l'Unité et la Démocratie») et le gouvernement depuis 1991 ¹⁴; 80 000 réfugiés «étrangers» (soit officiellement 15% de la population du pays) ont été expulsés du pays en septembre 2003, contraints de franchir la frontière ¹⁵; la privatisation de la compagnie qui exploite la ligne de chemin de fer entre Djibouti et Addis Abeba, lancée en 2006, a échoué, mais pas celle du port de Djibouti, concédé à une société de Dubaï. Le territoire djiboutien est devenu, depuis 1991, un des points d'appui de l'armée américaine qui opère au Proche-Orient et deviendra peut-être sa principale tête de pont en Afrique ¹⁶. Les frontières sont au cœur de l'actualité, comme le montre encore l'incident frontalier récent entre la République de Djibouti et l'Érythrée dans la région de Douméra ¹⁷.

¹¹ Sur l'organisation fédérale de l'Éthiopie post-DERG, voir Barnes (Cédric), Marchal (Roland), Osmond (Thomas) et Vaughan (Sarah), ed., *Éthiopie : le fédéralisme en question*, Politique africaine, n° 99, octobre 2005 et Turton (David), ed., *Ethnic Federalism, the ethiopian experience in comparative perspective*, James Currey, Ohio UP et Addis Abeba UP, Eastern African Studies, 2006.

¹² Par exemple *Le Monde* des 22, 24 et 27-28 août et 2 décembre 2006.

¹³ D'après *Les Nouvelles d'Addis*, n° 39, janvier-mars 2004.

¹⁴ *Les Nouvelles d'Addis*, n° 24, juillet-septembre 2001, et n° 30, juillet-septembre 2002.

¹⁵ Rémy (Jean-Philippe), «Menacés d'expulsion manu militari plus de 80 000 sans-papiers ont quitté Djibouti», *Le Monde*, 17/9/2003. *Les Nouvelles d'Addis*, n° 37, septembre-novembre 2003.

¹⁶ Zecchini (Laurent), «Djibouti, avant poste des GI en Afrique», in *Le Monde*, 19/7/2007, 2 pages.

¹⁷ Turquoi (Jean-Pierre), «Un différent territorial menace de tourner au conflit armé entre Djibouti et l'Érythrée», *Le Monde*, 13/5/2008, «La France renforce son aide militaire au gouvernement de Djibouti», *Le Monde* 15-16/6/2008, «On ne laissera pas l'Érythrée occuper une partie de notre territoire», entretien avec Ismaël Omar Guelleh par Jean-Pierre Turquoi, *Le Monde*, 27/6/2008.

Limites et frontières

La question des frontières interroge les sciences humaines, de la linguistique à la géographie et de l'histoire à l'anthropologie, soucieuses d'aller au-delà de la simple description juridique qui n'y voit d'habitude qu'une limite de souveraineté :

«Pour les juristes, la frontière sépare deux Etats, deux administrations indépendamment de la géographie. D'après les manuels de droit international public, "la frontière marque le point précis où expire la compétence territoriale"; telle est la définition qu'en donne le Précis Dalloz. La frontière est un organe de l'Etat. Les frontières sont les enveloppes des ensembles étatiques»¹⁸.

Même si une vision plus dynamique (ou historique) de la frontière juridique est possible, comme celle développée en 1981 par la spécialiste de droit international public, Monique Chemillier-Gendreau :

«La frontière, dans son sens juridique moderne est (...) la ligne de partage des souverainetés. Mais il serait préférable de dire : la ligne de compression des souverainetés; en effet, dans la formation des Etats (...) les plus forts ont comprimé territorialement à l'extrême la souveraineté de leurs voisins pour fixer leur ligne frontière en étendant au maximum leurs possessions territoriales».

«Parfois les frontières juridiques sont devenues des frontières nationales (...). Dans ce cas, le principe de l'intangibilité des frontières fonctionne assez bien»¹⁹.

Les premiers intéressés sont les géographes, préoccupés des espaces, de leur définition et de leurs relations. En 1938, Jacques Ancel (1882-1943), spécialiste des Balkans, publie une *Géographie des frontières*²⁰ préfacée par André Siegfried (1875-1959). Il s'y oppose tant aux tenants des «frontières naturelles» (basées sur des éléments topographiques) qu'aux géopoliticiens allemands, successeurs de Friedrich Ratzel (1844-1904), qui cherchent à définir les frontières de «l'aire germanique» :

«La géographie des frontières n'est qu'un aspect de la géographie politique. Celle-ci s'entend elle-même de divers sens. Pour l'école allemande, la géographie politique est exclusivement la géographie des groupes politiques, ou plus strictement des Etats. Issue tout entière de l'enseignement de Ratzel, elle attribue le rôle essentiel au sol, qui détermine l'Etat. (...) L'école française n'adopte ni cette théorie ni cette méthode. Eccluse de l'œuvre de Vidal de la Blache, elle considère l'homme, selon l'expression de son maître, comme un «facteur géographique», créateur conscient des groupements, qu'il se contente d'adapter aux éléments naturels. (...) Si (...) la frontière est un cadre, ce n'est pas, selon la judicieuse remarque de Lucien Febvre, le cadre qui importe mais ce qui est encadré»²¹.

Cherchant à élaborer une théorie générale des frontières, Jacques Ancel en détermine une typologie («Etats amorphes», «frontières plastiques» et «frontières mouvantes»). On peut noter qu'il mentionne des «Etats nomades», envisage la relation entre frontière et Etat, parle de la frontière comme d'un trait ou d'une zone et envisage la question des frontières maritimes :

¹⁸ Lafourcade (Maïté), éd., *La frontière des origines à nos jours*, Presses Universitaires de Bordeaux, Bordeaux, 1998, Actes des journées de la Société internationale d'Histoire du droit, Bayonne, 15-17/5/1997, introduction non paginée.

¹⁹ Chemillier-Gendreau (Monique), «Synthèse juridico-politique», in Coquery-Vidrovitch (Catherine), éd., [1982], pp. 30-40 (citations pp. 31 et 34).

²⁰ Ancel (Jacques), *Géographie des frontières*, Gallimard, Paris, 1938.

²¹ *op. cit.*, p. 3.

«L'Océan est-il vraiment la frontière idéale qu'il paraît de prime abord ? (...) La mer, par la nourriture qu'elle offre, par la route qu'elle trace, attire les hommes et les unit»²².

Il conclut que *«la frontière est un isobare politique, qui fixe, pour un temps, l'équilibre entre deux pressions : équilibre de masses, équilibre de forces»²³.*

A partir des années 1970, revient en France la géopolitique (discréditée auparavant par la caricature qu'en avaient proposée les nazis), en particulier autour de la revue *Hérodote*²⁴ et du géographe Yves Lacoste pour lequel :

«il existe des géopolitiques, plus ou moins contradictoires, c'est à dire des thèses, des argumentations, des stratégies qui s'opposent, pour certaines, au plan mondial, mais aussi pour chacun des territoires dont des Etats ou des forces politiques proclament ou revendiquent la possession ou le contrôle»²⁵.

«Une analyse comparative de toutes les géopolitiques rivales est donc utile (et même sans doute nécessaire) pour tempérer les fanatismes. C'est cette démarche comparative qui peut être appelée Géopolitique»²⁶.

«Le but d'une géopolitique générale (...) est surtout d'examiner le tracé de la frontière actuelle, de rappeler dans quelles circonstances et comment il a été établi»²⁷.

La géopolitique se présente comme la «science des frontières», mais des seules frontières nationales, qu'elles soient exprimées ou possibles. Les frontières sont appréhendées comme des «discontinuités nationales».

En 1988, le géographe français Michel Foucher relance ces approches avec son ouvrage *Fronts et frontières - Un tour du monde géopolitique*²⁸. Il est significatif que cette étude paraisse juste avant la chute du mur de Berlin et la recomposition conséquente des Etats en Europe, d'où une «nouvelle édition entièrement refondue» dès 1991. Après avoir rappelé que la frontière est née avec la nation, Michel Foucher entreprend une description minutieuse des frontières nationales terrestres :

«Les frontières sont des structures spatiales élémentaires, de forme linéaire, à fonction de discontinuité géopolitique et de marquage, de repère, sur les trois registres du réel, du symbolique et de l'imaginaire. La discontinuité joue entre des souverainetés, des histoires, des sociétés, des économies, des Etats, souvent aussi — mais pas toujours — des langues et des nations»²⁹.

Il en étudie la formation («horogénèse») de façon détaillée, établissant par exemple que la France a *«directement tracé au moins 17% de la longueur des actuelles frontières d'Etat dans le monde»* (p. 76) et l'Angleterre 21,5%. Estimant que *«par définition, toutes les frontières sont artificielles»* (p. 42), son analyse l'amène à effectuer des typologies de frontières, distinguant les frontières «exogènes», créées par des puissances extérieures, des «endogènes» créées par les Etats eux-mêmes dans le processus d'intégration nationale. S'attachant aux frontières africaines dans la deuxième partie de l'ouvrage, il en arrive à écrire :

²² *op. cit.*, p. 81.

²³ *op. cit.*, p. 196.

²⁴ Dont le premier numéro est publié en 1976, voir <www.herodote.org>.

²⁵ Lacoste (Yves), «De la géopolitique», in Descamps (Christian), éd., [1991], pp. 13-38 (citation p. 19).

²⁶ *op. cit.*, p. 21.

²⁷ *op. cit.*, p. 22.

²⁸ Foucher (Michel), *Fronts et frontières - Un tour du monde géopolitique*, Fayard, Paris, 1991 (1^{re} éd. 1988).

²⁹ *op. cit.*, p. 38.

«les horogènes n'ont pas joué d'abord comme des opérations de découpage, mais comme des créations d'ensembles politiques inédits.» (p. 219) (...) «Les frontières de l'Afrique tropicale sont moins arbitraires dans le concret de leurs tracés que par l'échelle de leurs tracés (...) [et] sauf exceptions (Maroc, Egypte, Ethiopie...) ce ne sont pas les frontières qui sont "artificielles" mais les Etats créés en quelque sorte par déduction» (p. 220).

Sans négliger l'apport de ces travaux incontournables, on note l'absence de deux notions qui figurent chez Ancel : les zones frontières (même s'il envisage les «fronts pionniers») et les frontières non terrestres. Les analyses de Michel Foucher considèrent les frontières comme une ligne théorique, d'épaisseur nulle, utilisée pour définir soit l'espace à étudier soit les rapports entre deux espaces.

Dans cette veine, il faut citer l'essai de classification du chercheur canadien Georges Labrecque ³⁰. Aux confins de la géographie et du droit, il propose une typologie des frontières maritimes, définies comme le lieu de rencontre de deux souverainetés. On y retrouve la vision juridique de la frontière comme limite de souveraineté, mais il y ajoute l'échange, la négociation entre les Etats, étudie les différentes sortes de souveraineté maritime, et donc de limites (eaux territoriales, zone économique exclusive), que connaît le droit maritime international, et propose une définition :

«La frontière maritime internationale est 1) une ligne de jure, 2) délimitée consensuellement 3) entre deux Etats 4) aux fins explicites de délimiter les zones de chevauchement 5) dans lesquelles ils exercent ou entendent exercer respectivement 6) leur souveraineté, leur juridiction exclusive et/ou leurs droits souverains 7) au delà du territoire terrestre et 8) jusqu'aux limites reconnues par le droit international» ³¹.

La question de l'utilisation de la frontière, de son franchissement, n'est pas envisagée, non plus que les ports, qui sont l'aboutissement du franchissement de la frontière maritime. La frontière ici n'est pas un lieu.

En 1993, Christian Pradeau publie son cours de *Premières supérieures* de géographie ³², dans lequel il présente de façon synthétique les différentes approches des frontières. Il distingue les différents usages des frontières (légale, fiscale, de contrôle, politique, militaire...), il élabore une typologie descriptive (frontières naturelles, géométriques ou anthro-po-géographiques), une typologie fonctionnelle (frontières désertes ou peuplées, bloquées ou ouvertes, dynamiques ou paralysantes), il propose des analyses d'identification externe (géo-historique avec Ancel, morphologique, ou génétique) ou interne (étude des relations structurelles). Enfin, il étudie la création (ou découverte) des frontières et les moyens de leur mobilité (la guerre, la négociation et l'arbitrage).

A la suite de ces travaux, de nombreuses recherches récentes en géographie portent sur les frontières et les espaces frontaliers ³³. Cette dynamique a débouché sur un colloque, «Frontière, frontières...», en février 2004, à Bordeaux ³⁴. Au-delà de la description des lignes et discontinuités, la frontière est comprise comme une zone, un espace dont il s'agit d'aller étudier les dynamiques propres. On note en particulier

³⁰ Labrecque (Georges), *Les frontières maritimes internationales : essai de classification pour un tour du monde géopolitique*, L'Harmattan, Paris, Montréal, 2005 (1^{re} éd. 1998)

³¹ *op. cit.*, p. 38.

³² Pradeau (Christian), *Jeux et enjeux des frontières, essai de géographie générale*, Presses Universitaires de Bordeaux, Talence, 1993

³³ Renard (Jean-Pierre), dir., *Le géographe et les frontières*, L'Harmattan, Paris, 1997.

³⁴ Velasco-Graciet (Hélène), Bouquet (Christian), ed., *Tropisme des frontières, approche pluridisciplinaire*, L'Harmattan, Paris, 2006 et *Regards géopolitiques sur les frontières*, L'Harmattan, Paris, 2007.

pour notre sujet les contributions présentées par Florence Boyer sur les nomades³⁵ ou Nathalie Fau sur le détroit de Malacca³⁶.

Par ailleurs des chercheurs, principalement géographes, réunis dans le laboratoire «Migrinter» à Poitiers³⁷, étudient les migrations, c'est-à-dire les frontières envisagées sous l'angle de leur franchissement, de leur matérialisation humaine. Il s'agit principalement de l'étude des frontières nationales (ou de l'Union européenne).

L'anthropologie est également confrontée aux frontières et limites. La «fabrication ethnique» est réalisée par les administrateurs coloniaux, qui oublient toute interrogation épistémologique³⁸ et produisent les cartes ethniques, étudiées pour Madagascar par Chantal Valensky³⁹. Mais les comparatistes d'après la Seconde Guerre mondiale peinent à définir les critères pertinents de différenciation entre les ethnies (hésitant entre langue, espace, identité, culture, indépendance économique, ethnonyme...).

C'est la publication en 1969, sous la direction de Fredrik Barth, de *Ethnic Groups and Boundaries*⁴⁰ qui ouvre une nouvelle direction en montrant que, comme les frontières nationales, «les frontières ethniques persistent en dépit du flux de personnes qui les traversent»⁴¹. Pour Barth, les ethnies «ne sont pas considérées comme des groupes concrets, mais comme des types d'organisation basés sur l'assignation et l'auto-attribution des individus à des catégories ethniques»⁴². La question devient celle de la frontière du groupe, conçue comme dynamique : alors que les individus bougent et évoluent, comment se maintiennent les ensembles ou groupes «ethniques» ? Pour Barth, c'est par l'identité culturelle :

«Les frontières ethniques sont maintenues (...) par un ensemble limité de traits culturels. La persistance de l'unité, en situation de contact, dépend alors de la persistance de ces traits culturels différenciateurs, tandis que sa continuité dans le temps peut aussi être spécifiée à travers les changements que connaît l'unité du fait des modifications dans les traits culturels différenciateurs définissant la frontière»⁴³.

A partir de ces réflexions seront avancées les «déconstructions» de cette notion d'ethnie, en particulier celle portée par Jean-Loup Amselle et Elikia M'Bokolo dans l'ouvrage qu'ils ont dirigé en 1985 : *Au cœur de l'ethnie*⁴⁴. Dans l'introduction à la deuxième édition, en 1999, ils reviennent sur leurs intentions : non pas nier les ethnies, mais montrer que leur création et leur existence s'insèrent dans des processus historiques :

³⁵ Boyer, (Florence), «Les frontières dans le monde nomade : du pastoralisme aux migrations temporaires», in Velasco-Graciet (Hélène), Bouquet (Christian) [2007], pp. 191-204.

³⁶ Fau (Nathalie), «Les spécificités d'une frontière maritime : l'exemple du détroit de Malacca», in Velasco-Graciet (Hélène), Bouquet (Christian) [2007], pp. 47-59.

³⁷ UMR 6588 - *Migrations Internationales, Espaces et Sociétés*, <www.mshs.univ-poitiers.fr/migrinter/>

³⁸ Streiff-Fénart (Jocelyne) et Poutignat (Philippe), *Théories de l'ethnicité*, PUF, Paris, 1999 (1^{re} éd. 1995), proposent une synthèse de l'histoire et de l'état de la réflexion en anthropologie sur la question de l'ethnie.

³⁹ Valensky (Chantal), «Les cartes ethniques de Madagascar à l'époque coloniale», in Dubois (Colette), Michel (Marc), Soumille (Pierre) éd., [2000], p. 143-160.

⁴⁰ Barth (Fredrik), dir., *Ethnic Groups and Boundaries*, Oslo, 1969. L'introduction par F. Barth est traduite par Jacqueline Bardolph dans Streiff-Fénart (Jocelyne) et Poutignat (Philippe), [1999], sous le titre *Les groupes ethniques et leurs frontières*, cité ici, p. 203-249.

⁴¹ selon Streiff-Fénart (Jocelyne) et Poutignat (Philippe), [1999], p. 67.

⁴² Streiff-Fénart (Jocelyne) et Poutignat (Philippe), [1999], p. 123. Barth écrit «Les groupes ethniques sont des catégories d'attribution et d'identification opérées par les acteurs eux-mêmes», p. 205.

⁴³ Barth (Fredrik), [1969], in Streiff-Fénart (Jocelyne) et Poutignat (Philippe), [1999], p. 248.

⁴⁴ Amselle (Jean-Loup) et M'Bokolo (Elikia), éd., *Au cœur de l'ethnie*, La Découverte, Paris, 1999 (1^{re} éd. 1985).

«Pour nous il ne s'agissait pas de montrer qu'il n'existait pas d'ethnies en Afrique (...) mais que les ethnies actuelles, les catégories dans lesquelles se pensent des acteurs sociaux étaient des catégories historique»⁴⁵.

Le «caractère colonial des catégories ethniques (...) est l'une des idées maîtresses de "Au cœur de l'ethnie". Dans cette perspective, la manière dont les indigènes se perçoivent eux-mêmes serait liée à l'effet en retour des récits d'exploration et de conquête ainsi que des textes ethnologiques coloniaux et post-coloniaux sur leur conscience d'eux-même»⁴⁶.

Ils concluent que l'ethnologie des administrateurs coloniaux a transformé les catégories sociales en catégories ethniques. Ils pointent la «faiblesse du modèle de F. Barth (1969), qui tout en situant la frontière au centre de sa démarche laisse intacts les groupes qui la traversent»⁴⁷. Les autres sciences humaines ont rapidement intégré ces questions avec, dès 1986, un colloque sur la «Dimension historique de l'ethnicité», dont les actes sont publiés en 1989⁴⁸.

Une autre direction est celle indiquée par les théories d'anthropologie politique d'Igor Kopytoff⁴⁹, en 1987, à partir de la conception du «front pionnier», élaborée par Frederik Turner (1861-1932)⁵⁰ à la fin du XIX^e siècle pour étudier la formation des Etats-Unis. L'appliquant à l'Afrique, il en arrive à définir les espaces frontaliers comme des zones interstitielles dans lesquelles s'effectue une fabrication politique qui peut devenir une fabrication ethnique :

«Africa has been a "frontier continent" - the stage for many population movements of many kinds and dimensions (...). The thesis being explored here also proposes that many, indeed most, African societies were formed around an initial core-group developed under the relatively undramatic conditions of local frontiers. The process has been repeated again and again in the course of African culture history, giving African societies and their shared political culture a frontier cast»⁵¹.

«The term frontier conflates two meanings : of a region and of a boundary. (...) The African frontier we focus on consists of politically open areas nestling between organized societies but "internal" to the larger regions in which they are found - what may be called an "internal" or "interstitial frontier"»⁵².

La frontière est ici au cœur d'un processus historique. L'anthropologie politique ouvre par ailleurs une autre voie, avec un colloque en 2001, consacré à la Cité-Etat en Afrique, suivi de la publication en 2004 d'un numéro du *Journal des Africanistes*⁵³, coordonné par Gilles Holder et Anne-Marie Peatrik. Ils posent eux aussi la question des frontières :

⁴⁵ *op. cit.*, p. II.

⁴⁶ *op. cit.*, p. IV.

⁴⁷ *op. cit.*, p. VII.

⁴⁸ Chrétien (Jean-Pierre), Prunier (Gérard), éd., *Les ethnies ont une histoire*, Khartala et ACCT, Paris, 1989

⁴⁹ Kopytoff (Igor), dir, *The African Frontier : the Reproduction of Traditional African Society*, Indiana University Press, Bloomington, 1987 («The Internal African Frontier : the Making of African Political Culture», p. 3-84)

⁵⁰ Turner (Frederik Jackson), «The Significance of the Frontier in American History», *The Annual Report of the American Historical Association*, 1893. Sur Internet <<http://xroads.virginia.edu/~HYPER/TURNER>> se trouve le texte publié dans le recueil *The Frontier in American History*, Henry Holt, New-York, 1920, traduit en français : *La frontière dans l'Histoire des Etats-Unis*, PUF, Paris, 1963

⁵¹ Kopytoff (Igor) [1989], p. 7 [L'Afrique a été un «continent de frontière» - scène de mouvements de population de toutes sortes et tailles. (...) La thèse exposée ici est que beaucoup, en fait la plupart, des sociétés africaines furent formées autour d'un groupe développé dans un contexte frontalier peu spectaculaire. Ce processus s'est répété au cours de l'histoire culturelle africaine, donnant aux sociétés africaines et à leur culture politique une physionomie frontalière].

⁵² *op. cit.*, p. 9 [Le mot «frontier» combine deux sens : région et frontière. (...) La «frontière africaine» à laquelle nous nous intéressons est une zone politiquement ouverte coïncée entre des sociétés organisées, mais «interne» à une région plus vaste où elles se trouvent - ce que l'on pourrait appeler une frontière «interne» ou «interstitielle»].

⁵³ Holder (Gilles), Peatrik (Anne-Marie), éd., *Cité-Etat et statut politique de la ville*, Journal des africanistes, tome 74, fascicule 1-2, 2004 («Cité, centre, capitale. Pour une anthropologie du statut politique de la ville», pp. 9-34).

«La cité africaine relève d'un principe de souveraineté lié à une inscription territoriale associant trois types d'espace : l'enceinte, l'arrière-pays, l'outre-pays»⁵⁴.

«Sauf dans des formes résiduelles, révélatrice d'une capacité d'adaptation instructive, les cités ne vont pas seules, comme s'il était impossible qu'une seule unité de ce type existât (...). Elles forment des agrégats, parfois des confédérations, au contact de zones et de milieux propices aux échanges et aux confrontations pacifiques ou guerrières»⁵⁵.

«La modernité de la cité ? Sans outre-pays et ancrage du pouvoir dans une localité et un arrière-pays, point de cité ou de cité-Etat, lesquelles résultent de la conjonction de ces deux échelles»⁵⁶.

Outre que la frontière est vue comme participant de la définition d'une forme politique particulière, il faut noter les différents niveaux de frontières qui permettent de définir des espaces distincts, la mise en relation des espaces, internes ou externes, et leur évolution.

Les linguistes ont également beaucoup tracé de frontières et dessiné de cartes, cherchant à identifier des langues et des familles. Une synthèse de l'état actuel de la typologie des langues de la Corne de l'Afrique a été publiée dans le numéro de novembre 2000 du *Journal of Ethiopian Studies*⁵⁷. Ces études mettent en évidence les difficultés rencontrées par les chercheurs – au-delà des lacunes dans le recueil des langues elles-mêmes – pour l'identification des locuteurs, souvent multilingues. Outre la délimitation précise des «frontières» entre les langues, qui est un des objets du débat scientifique, se pose la question de la limite entre les groupes d'individus qui les utilisent, qui peuvent être distincts des groupes «ethniques» recensés officiellement.

Les historiens s'intéressent peu directement aux frontières. Au XIX^e siècle, ils les envisagent par le biais de l'histoire diplomatique, où la frontière est surtout un enjeu de la construction nationale. En France, la question est exacerbée par la perte de l'Alsace-Lorraine en 1871. Dans le cadre de la construction des identités nationales européennes, il s'agissait alors de montrer comment les pays ont obtenu leurs «vraies» frontières.

Après la Première Guerre mondiale, les historiens des relations internationales, dont le mentor en France est Pierre Renouvin (1893-1974)⁵⁸, tentent de mettre en évidence des explications au-delà de l'histoire diplomatique. En accord avec Jacques Ancel, Pierre Renouvin voit les frontières comme le reflet des relations entre des Nations (et des peuples) qu'elles dessinent : une représentation du politique. Par exemple, il analyse ainsi la fabrication des frontières en Europe à la fin de l'épisode napoléonien :

«Les gouvernements vainqueurs avaient eu deux préoccupations. D'une part, ils avaient voulu réaliser un relatif équilibre des forces : le tracé des frontières avait été préparé par les travaux de la «Commission de statistique», qui avait additionné des chiffres, sans tenir compte des différences linguistiques ou religieuses, des traditions, des sympathies ou des

⁵⁴ *op. cit.*, p. 14.

⁵⁵ *op. cit.*, p. 15.

⁵⁶ *op. cit.*, p. 30.

⁵⁷ Hudson (Grover), «Ethiopian Semitic Overview» (pp. 75-86) et Tosco (Mauro), «Cushitic Overview» (pp. 87-121), *Journal of Ethiopian Studies*, n° XXXIII-2, 11/2000. Ce numéro propose aussi une synthèse de l'état des recherches sur l'historiographie éthiopienne par Bahru Zewde (pp. 1-26) et sur la littérature éthiopienne par Taye Assefa et Shiferaw Bekele (pp. 27-73).

⁵⁸ Pour une synthèse de ces conceptions, voir Renouvin (Pierre), Duroselle (Jean-Baptiste), *Introduction à l'histoire des relations internationales*, Armand Colin, Paris, 1964.

antipathies entre les groupes de populations. La carte politique avait donc été établie en fonction d'une conception de l'Etat qui avait été celle du XVIII^e siècle; elle avait négligé le sentiment national»⁵⁹.

Une nouvelle direction est donnée à l'étude des frontières, particulièrement hors d'Europe, lorsqu'en 1981, Catherine Coquery-Vidrovitch coordonne des journées d'études pluridisciplinaires sur «Frontières, Peuples, Etats» dont les actes sont publiés en 1982⁶⁰. Les frontières sont alors au centre de l'analyse de huit historiens, sept géographes et trois juristes intervenants, mais aucun anthropologue. Comme le dit l'introduction :

«Nous avons (...) procédé à une recherche problématique situant le thème de la frontière dans l'espace (Yves Lacoste), dans l'histoire (Daniel Nordman sur l'exemple du Maghreb), dans l'acceptation juridique du concept même de frontière (Monique Chemillier-Gendreau) et dans la pluralité de ses fonctions idéales et réelles (Gilles Sautter sur le cas de l'Afrique noire)»⁶¹.

«La frontière n'est plus marge linéaire désertée et fermée, mais zone d'échange, peuplée, attractive, vivante»⁶².

Il s'agit de frontières nationales linéaires, mais dynamiques, comprises dans un environnement, avec une signification et finalement une fonction. Ce défrichage sera peu suivi, et la question des frontières reste longtemps annexe dans les travaux postérieurs.

Il faut attendre la fin des années 1980, pour que Gérard Noiriel⁶³, puis Anne-Marie Thiesse⁶⁴ proposent une autre vision de la frontière (en Europe en l'occurrence), étudiée comme une construction historique, sociale et culturelle participant de l'identité nationale. Gérard Noiriel insiste sur ce lien entre la frontière et la nation :

«Un espace fortement délimité et politiquement homogène au sein duquel sont intégrés des individus qui le plus souvent ne se connaissent pas mais ont des intérêts communs, telle est, pour l'histoire sociale, la définition première de la nation»⁶⁵.

Tout autant que la frontière elle-même, ce sont ses effets et conséquences qui sont étudiés, en particulier à travers les migrations⁶⁶ et la question de la nationalité. Au final, l'effet de la frontière peut devenir lui-même une frontière, comme lorsque Patrick Weil affirme que *«la nationalité est une frontière»⁶⁷*.

⁵⁹ Renouvin (Pierre), *Histoire des relations internationales*, tome 5, «Le XIX^e siècle - De 1815 à 1871», Hachette, Paris, 1954, p. 7.

⁶⁰ Coquery-Vidrovitch (Catherine), éd., *Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, Pluriel-débat/L'Harmattan, Paris, 1982.

⁶¹ *op. cit.*, p. 3.

⁶² *op. cit.*, p. 6.

⁶³ Noiriel (Gérard), *Le Creuset français - Histoire de l'immigration, XIX^e-XX^e siècles*, Seuil, Paris, 2006 (1^{re} éd. 1988); *Réfugiés et sans papiers, la République face au droit d'asile, XIX^e-XX^e siècles*, Hachette, Pluriel, Paris, 1998 (1^{re} éd. 1991); *Population, immigration et identité nationale en France, XIX^e-XX^e siècles*, Hachette, Carré Histoire, Paris, 1992.

⁶⁴ Thiesse (Anne-Marie), *La création des identités nationales, Europe XVIII^e-XX^e siècles*, Seuil, Point histoire, Paris, 2001 (1^{re} éd. 1999).

⁶⁵ Noiriel (Gérard) [1998], p. 310.

⁶⁶ Sur les migrations en Afrique du Nord-Est, Le Houérou (Fabienne), *Migrants forcés éthiopiens et érythréens en Egypte et au Soudan*, L'Harmattan, Paris, 2004, 204 p.

⁶⁷ Weil (Patrick), *Qu'est-ce qu'un Français ? Histoire de la nationalité française depuis la révolution*, Grasset, Paris, 2002, p. 11.

Il faut enfin noter, pour finir ou achever la description de la frontière, une publication pluridisciplinaire en 1991 ⁶⁸, à la suite d'un séminaire au Centre Georges Pompidou, qui regroupe des contributions de philosophes, historiens, géographes ⁶⁹ et écrivains sur la question de la frontière. Dans son introduction, Christian Descamps écrit que

«Les frontières et les limites ont, aujourd'hui, mille raisons d'interroger les philosophes, les géographes, les scientifiques, etc. Car se poser la question des frontières, c'est rencontrer ce qui sépare autant que ce qui unit» ⁷⁰.

«Etymologiquement, la limite vient du front, de l'affrontement. Pourtant il est bien des manières de joindre les fronts. La bataille n'est pas le baiser (...). Ces termes frontières font vaciller les limites entre le littéraire et le philosophique. Autrement dit, chaque découpage crée un cadre, qui différencie, donne à voir au frère voyant» ⁷¹.

La frontière finit par se dissoudre avec la contribution du philosophe Louis Marin (1931-1992), qui la fait disparaître, ailleurs, dans les limbes des confins :

«Frontière, limite, intervalle, une dérive, un instant encore. Cet intervalle entre des frontières nommé limites par le limes étymologique, s'appelle lisière : mais ce n'est plus cette fois un chemin; plutôt un no man's land, un bord qui se prolongerait, la frange d'un bord. (...)

Ma dérive sur la lisière pointe une dérive de la lisière, mais qui se dessinait déjà, selon d'autres modalités, dans le limes, la limite, l'intervalle, la frontière — dérive de la lisière vers ce que, faute de mieux, je nommerai un lieu neutre, un lieu dont toute la caractéristique est, en quelque sorte, sémiotiquement négative, toute sa spécificité est de n'être ni l'un ni l'autre, ni ce bord-ci ni ce bord-là» ⁷².

En ce qui concerne l'Afrique, le caractère artificiel des frontières créées par la colonisation est régulièrement dénoncé comme n'exprimant que des réalités et des rapports de force extérieurs au continent. Cependant le principe de l'intangibilité des frontières héritées de la colonisation, décrété par l'OUA dès 1963, et le maintien de la plupart de ces frontières sur plusieurs décennies après les indépendances, ont amené les chercheurs à interroger puis dépasser cette dénonciation. C'est le sens d'un colloque organisé en 1999 par l'IHCC d'Aix-en-Provence, intitulé «Etats et frontières en Afrique subsaharienne – Histoire et perspectives», dont les actes sont publiés en 2000 ⁷³. Une frontière qui se maintient, qui assume sa fonction, est-elle encore artificielle ou devient-elle «naturelle» ou du moins «légitime » ? Dans les études récentes sur les frontières en Afrique, on constate des variations selon les aires africaines dans lesquelles les chercheurs travaillent, souvent sur des axes principaux différents. En Afrique de l'Ouest, l'étude des frontières paraît orientée vers la mise en évidence de leur réalité et leur historicité, à la suite des travaux de Pierre Boilley :

⁶⁸ Descamps (Christian), éd., *Frontières et limites. Géopolitique, littérature, philosophie*, Centre Pompidou, coll. «Espace international Philosophie», Paris, 1991. Je remercie Jacky Bouju de m'avoir signalé cet ouvrage.

⁶⁹ André Miquel, Christian Jacob, Michel Foucher, Yves Lacoste...

⁷⁰ *op. cit.*, p. 9.

⁷¹ *op. cit.*, p. 11.

⁷² Marin (Louis), «Frontières, limites, limes : Les récits de voyage dans L'Utopie de Thomas More», in Descamps (Christian), éd., [1991], pp. 105-130 (citation pp. 108-109).

⁷³ Dubois (Colette), Michel (Marc), Soumille (Pierre), éd., *Frontières plurielles, frontières conflictuelles en Afrique subsaharienne*, L'Harmattan, IHCC, Paris, 2000

«Les frontières maliennes (...) ne sont peut-être pas (...) aussi arbitraires qu'on l'a dit. Manifestement exogènes, elles ont pu cependant recouvrir des traces anciennes de zones de confins, de marches qui servaient déjà d'espaces frontaliers à l'époque précoloniale. (...) Dans le cas du Mali, l'idée qu'une frontière représente un rapport de force précis à un moment donné est manifestement pertinente. Pour l'Etat malien, le plus difficile ne fut manifestement pas, et n'est toujours pas, d'accepter ou de faire respecter ses frontières, mais bien plutôt d'y établir son autorité, de réussir à faire vivre ensemble des populations qui ne l'ont pas désiré, et ce dans l'équité et l'équilibre des groupes humains dans une nation en gestation. (...) Les frontières de l'Etat commencent sans doute à s'enraciner dans les esprits»⁷⁴.

Lors des rencontres du «Réseau des Etudes Africaines», en décembre 2006, Camille Lefebvre a présenté l'historiographie de la notion de «frontières artificielles»⁷⁵, montrant qu'elle est évoquée dès les premières créations de frontières par les administrations coloniales au début du XX^e siècle. Sur la recherche des continuités historiques on peut citer également les travaux de Jean-Luc Martineau sur l'espace yoruba au Nigéria, où il étudie les territoires des *Oba* et leur transcription dans l'espace administratif⁷⁶.

Dans la littérature anglo-saxonne, on retrouve en partie les mêmes intérêts dans les travaux initiés par le Nigérian Anthony Asiwaju, dès fin des années 1970 qui, à partir de recherches sur les Yoruba, réinterroge l'idée des frontières pré-coloniales⁷⁷. Il est suivi par le Sud-Africain Paul Nugent, professeur à Edimbourg, qui tente par ailleurs une histoire «globale» de la frontière entre le Ghana et le Togo⁷⁸. Ensemble, ils dirigent un ouvrage sur les utilisations de la frontière en Afrique⁷⁹, qui évoque les frontières nomades, les relations entre communautés et frontières et propose des approches comparatistes.

D'après la synthèse de François-Xavier Fauvelle-Aymar, dans l'Afrique australe marquée par l'apartheid les frontières sont fabriquées consciemment sur des bases idéologiques, en utilisant toutes les possibilités de manipulations historiques et identitaires. Ce ne sont pas tant les permanences qui comptent, que la sélection et l'utilisation qui en est faite. C'est ainsi qu'il analyse la création des *homelands* :

«Les sentiments d'appartenance sont des phénomènes complexes, qui gagnent à être resitués dans leur propre dynamique historique. Il apparaît dès lors que l'ingénierie sociale de l'apartheid n'a pas tant consisté à inventer des nations là où rien n'existait qu'à formater sur le modèle de la nation des identités sociales fort diverses, de façon à pouvoir les adapter à son entreprise de division et de contrôle de la population»⁸⁰.

⁷⁴ Boilley (Pierre), «Du royaume au territoire, des terroirs à la patrie, ou la lente construction formelle et mentale de l'espace malien», in Dubois (Colette), Michel (Marc), Soumille (Pierre), éd., [2000], p. 44-45

⁷⁵ Communication de Camille Lefebvre, première rencontre du «Réseau des Etudes Africaines», «Etudes africaines, état des lieux et des savoirs en France», 29-30/11 et 1/12/2006, Paris.
<www.etudes-africaines.cnrs.fr/ficheateliers.php?recordID=16>

⁷⁶ Par exemple lors de son intervention au séminaire du CEMAf à Aix-en-Provence le 22 mars 2007. Voir aussi Martineau (Jean-Luc), «L'espace yoruba (fin XIX^e siècle-1960). Oba, cités et processus de construction ethnique», *Journal des africanistes*, 74/1-2, 2004,

⁷⁷ Asiwaju (A. I.) [1983], «The Concepts of Frontier in the Setting of States in Pre-colonial Africa», *Présence africaine*, n° 127/128, pp. 43-49

⁷⁸ Nugent (Paul) [2002], *Smugglers, Secessionists & Loyal Citizens on the Ghana-Togo Frontier : the life of the borderlands since 1914*, Athens, Oxford, Legon, Ohio University Presse, James Currey, Sub-Saharan Publishers, 302 p.

⁷⁹ Nugent (Paul), Asiwaju (Anthony, Ijaola), éd. [1996], *African Boundaries : Barriers, Conduits and Opportunities*, London & New York, Frances Pinter, 276 p.

⁸⁰ Fauvelle-Aymar (François-Xavier), *Histoire de l'Afrique du Sud*, Seuil, Paris, 2006, coll. L'Univers historique, p. 87.

Etudiant l'Afrique du Nord, Daniel Nordman insiste aussi sur les constructions théoriques, mais ne les considère pas structurantes :

«Il n'existe pas, il n'a jamais existé en soi de frontières naturelles (pas même la mer, désirée, parcourue, partagée, etc.). En revanche, le concept [souligné dans le texte] de frontières naturelles a été régulièrement invoqué, si bien que les frontières naturelles, sans être marquées comme une nécessité dans le sol, n'ont jamais cessé d'exister comme construction intellectuelle, juridique, géographique, et comme argument stratégique»⁸¹.

Il analyse les frontières comme des régions spéciales, hinterland et confins :

«La région de confins est pourvue de traits spécifiques, qui s'expliquent par des raisons diverses non seulement locales (les populations, les ressources économiques, etc.), mais également plus générales (l'éloignement par rapport aux lieux de décision, les liens entre le centre et la périphérie, le poids des contraintes internationales), sans compter les relations privilégiées que cette région entretient avec celle qui la prolonge immédiatement de l'autre côté de la frontière d'Etat, au point de constituer éventuellement avec elle un ensemble transfrontalier»⁸².

«L'hinterland a bien été, à l'origine, un concept colonial. Il apparaît comme une variété de région, ouverte, extensible, mal délimitée ou délimitée en fonction d'objectifs plus que de critères éprouvés»⁸³.

La frontière n'est pas une séparation ou une contrainte, mais simplement une situation particulière, une adaptation au réel :

«La frontière - qui n'est à proprement parler (...) ni un espace ni un territoire - est un des traits du territoire ou, plus précisément, ce par quoi, à travers des choix politiques ou des situations historiques, l'espace se modèle en territoires»⁸⁴.

Enfin les études sur l'Afrique orientale insistent sur les logiques de maillage et de réseaux, des frontières réticulaires en quelque sorte. On peut citer les travaux de Thomas Vernet sur l'archipel de Lamu, en pays Swahili, à l'époque moderne⁸⁵, de Bertrand Hirsch et François-Xavier Fauvelle sur les cités médiévales musulmanes du Sud-Est de l'Ethiopie⁸⁶, ou de Lee Cassanelli sur les communautés d'anciens esclaves du Sud de la Somalie au XIX^e siècle⁸⁷. La question des mobilités et des frontières dans l'Afrique des Grands lacs a fait l'objet d'un colloque en novembre 2007, à Paris, mettant en avant les questions identitaires⁸⁸.

On peut se demander si cette relative territorialisation des problématiques frontalières est issue des territoires eux-mêmes, si ce sont les sources et le terrain historique qui génèrent les questionnements, ou s'il s'agit du hasard des trajectoires des chercheurs. A Bamako en 1999, Catherine Coquery-Vidrovitch se penche à nouveau sur la question des frontières en Afrique, en introduisant un colloque de l'UNESCO :

⁸¹ Nordman (Daniel), «De quelques catégories de la science géographique. Frontière, région et hinterland en Afrique du Nord - XIX^e-XX^e siècles», *Annales HSS*, n° 5, 9-10/1997, pp. 969-986 (citation p. 971).

⁸² *op. cit.*, p. 972.

⁸³ *op. cit.*, p. 984.

⁸⁴ *op. cit.*, p. 985.

⁸⁵ Vernet (Thomas), «Le territoire hors les murs des cités-Etats swahili de l'archipel de Lamu, 1600-1800», *Journal des Africanistes*, 74, fascicule 1-2, 2004, pp. 381-411.

⁸⁶ Hirsch (Bertrand), Fauvelle-Aymar (François-Xavier), «L'Éthiopie médiévale. État des lieux et nouveaux éclairages», *Cahiers d'Études Africaines*, n° 166, 2002, pp. 315-335; «Cités oubliées. Réflexions sur l'histoire urbaine de l'Ethiopie médiévale (XI^e-XVI^e siècles)», *Journal des Africanistes*, tome 74, fascicule 1-2, 2004, pp. 299-314.

⁸⁷ Cassanelli (Lee V.), *Social Construction of the Somali Frontier : Bantu Former Slave Communities in the Nineteenth Century*, in Kopytoff (Igor), dir, [1987], pp. 216-238.

⁸⁸ Compte-rendu par Camille Lefebvre [2007].

«La question n'est donc pas de redessiner les frontières, cela ne résoudrait rien. La nécessité est d'articuler, d'interrelier la vision d'en haut et celle d'en bas, celle de l'Etat et celle des gens. Ce n'est donc pas juste une question de frontières, et il est inutile de focaliser l'attention sur une ligne. C'est un processus à la fois politique, économique, et socioculturel»⁸⁹.

«Les frontières sont donc une donnée générée par les aléas de l'histoire. C'est un facteur très complexe dont il faut bien entendu tenir compte, mais qu'il faut se garder de transformer en causalité»⁹⁰.

Ce n'est plus seulement la frontière qui est étudiée, mais ce qui la fabrique, son environnement et ce qu'elle contribue, au moins partiellement, à créer.

Les études sur Djibouti ont longtemps émané d'administrateurs coloniaux, civils ou militaires, encore en poste ou non. En dehors des recueils de souvenirs et des récits de voyages⁹¹, on peut noter dans ce cadre les travaux d'Hubert Deschamps, l'ouvrage de Jean-Paul Poinot⁹², celui de Robert Tholomier⁹³, le livre de Philippe Oberlé⁹⁴ devenu la première *Histoire de Djibouti*⁹⁵ après avoir été complété par Pierre Hugot, sans oublier la revue *Pount*, animée par l'ancien officier devenu enseignant, Robert Ferry, qui publie irrégulièrement seize numéros entre 1966 et 1982⁹⁶.

Il faut noter également, même s'il ne s'agit pas exactement de publications, les mémoires réalisés au CHEAM⁹⁷. Nous disposons, dans la même veine, de travaux réalisés sur le terrain, principalement ceux des officiers coloniaux Edouard Chedeville et Marcel Chailley⁹⁸ sur les Afars. Tous ces travaux ont vocation à aider l'administration. Ils montrent la conception qu'elle a de ses missions et sa vision de la réalité djiboutienne, mais contiennent également de nombreux éléments factuels.

⁸⁹ Coquery-Vidrovitch (Catherine), «Histoire et perception des frontières en Afrique du XII^e au XX^e siècle», in *Des frontières en Afrique du XII^e au XX^e siècle*, [2005], pp. 39-54 (citation p. 47).

⁹⁰ *op. cit.*, p. 49.

⁹¹ Les plus connus sont ceux d'Henri de Montfreid et de Joseph Kessel, mais il y en a d'autres, comme Lippmann (Alphonse), *Guerriers et sorciers en Somalie*, Hachette, Paris, 1953

⁹² Poinot (Jean-Paul), *Djibouti et la Côte Française des Somalis*, Hachette, Paris, 1964

⁹³ Tholomier (Robert), *A Djibouti avec les Afars et les Issas*, Cagnes-sur-mer, 1977 (sous le pseudonyme de Saint Véran).

⁹⁴ Oberlé (Philippe), *Afars et Somalis, le dossier Djibouti*, Présence africaine, Paris, 1971.

⁹⁵ Oberlé (Philippe), Hugot (Pierre), *Histoire de Djibouti, des origines à la République*, Présence Africaine, Paris, 1985 (2^e éd. 1995).

⁹⁶ Un numéro 17 est publié en 1986. Un nouveau numéro est sorti en octobre 2007, nouvelle série, n° 1, sous l'impulsion d'Alain Rouaud. Il comprend une description et un index des numéros de la première série, par Alain Rouaud (pp. 25-44).

⁹⁷ Le Centre des Hautes Etudes sur l'Afrique et l'Asie Modernes, antérieurement Centre des Hautes Etudes d'Administration Musulmane, était un organisme de formation créé en 1936 et placé sous l'autorité du Premier ministre. Il accueillait des fonctionnaires coloniaux qui y rédigeaient des mémoires. A la fermeture du CHEAM en 2000, ces mémoires ont été transférés au Centre des Archives Contemporaines (CAC) de Fontainebleau. Certains se trouvent en copie aux Archives nationales d'Outre-Mer (ANOM) à Aix-en-Provence. Les mémoires dits «rouges» ne sont communicables qu'à 60 ans, ce qui impose souvent une demande de dérogation pour les consulter.

⁹⁸ Les relevés de Marcel Chailley ont été publiés après sa mort : Chailley (Marcel), *Notes sur les Afars de la région de Tadjoura*, Paris, Académie des Sciences d'Outre-Mer, Djibouti, Société d'étude de l'Afrique orientale, 1980.

En matière universitaire, nous trouvons peu d'études jusqu'à ces dernières années, hormis un article d'Henri Brunschwig en 1968 ⁹⁹, quelques mémoires de maîtrise ¹⁰⁰ et très peu de thèses. Il faut également citer l'ouvrage de géographie humaine d'Aubert de la Rüe en 1939 ¹⁰¹.

Depuis le regroupement des fonds coloniaux et ministériels aux Archives nationales d'Outre-mer (ANOM) à Aix-en-Provence en 1988 et l'ouverture des fonds, le corpus scientifique sur Djibouti se développe. D'assez nombreux travaux récents replacent Djibouti dans une perspective historique, d'abord ceux de Colette Dubois, qui se consacre principalement, après une première vue d'ensemble ¹⁰², à l'histoire économique et sociale du pays. Le linguiste Didier Morin aborde l'histoire des Afars depuis le XIII^e siècle ¹⁰³ en croisant de nombreuses sources, en particulier orales ¹⁰⁴, tandis que l'étude d'Aramis Houmed Soulé porte sur des sultans de l'Awsa ¹⁰⁵; on peut noter également un dictionnaire historique publié en 2000 en anglais ¹⁰⁶ et des travaux d'Alain Rouaud ¹⁰⁷. Deux thèses d'histoire contemporaine ont été soutenues en France par des Djiboutiens ¹⁰⁸, qui proposent un regard différent sur la période coloniale : celui des colonisés. Ces travaux récents mettent en particulier en évidence les particularités de la gestion coloniale française à Djibouti, «confetti de l'Empire» partiellement et tardivement décolonisé. Malgré ces efforts, une histoire djiboutienne critique reste encore largement à écrire.

La question spécifique des frontières de Djibouti a été traitée directement dans deux ouvrages : celui de Pierre Pétridès sur la frontière somalo-éthiopienne ¹⁰⁹, et une étude plus récente de Federica Guazzini sur les frontières de l'Erythrée ¹¹⁰. Ces deux publications s'arrêtent au début du XX^e siècle et n'envisagent que la formation de la ligne frontière nationale. Elles ne traitent ni de son utilisation, ni de son évolution, ni de sa réalité, ni de ses conséquences. La réalisation de la ligne de chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba a fait l'objet de plusieurs études importantes : la thèse de John Christopher en 1942 ¹¹¹, qui la situe

⁹⁹ Brunschwig (Henri), «Une colonie inutile : Obock», *Cahiers d'Etudes Africaines*, vol. 8, n° 29, 1968.

¹⁰⁰ Dont le nôtre, Imbert-Vier (Simon), *Djibouti et la politique française des années '30 aux années '50*, sous la direction d'André Nouschi, Université de Nice, 1985.

¹⁰¹ Aubert de la Rüe (Edgard), *La Somalie française*, Gallimard, Paris, 1939.

¹⁰² Dubois (Colette), *Djibouti, 1888-1967 - Héritage ou frustration*, L'Harmattan, Paris, 1997.

¹⁰³ Coubba (Ali) [2004], *Les Afars, de la préhistoire au XV^e siècle*, Paris, L'Harmattan, tente d'étudier des périodes encore plus anciennes.

¹⁰⁴ Morin (Didier), *Dictionnaire historique afar (1288-1982)*, Karthala, Paris, 2004.

¹⁰⁵ Aramis Houmed Soulé, *Deux vies dans l'histoire de la Corne de l'Afrique : Mahamad Hanfare (1861-1902) et Ali Mirah Hanfare (1944), Sultans afars*, CFEE, Etudes Ethiopiennes n° 2, Addis Abeba, 2005.

¹⁰⁶ Alwan (Daoud A.), Mibrathu (Yohanis), *Historical Dictionary of Djibouti*, The Scarecrow Press, Lanham and London, 2000.

¹⁰⁷ Rouaud (Alain), «Pour une histoire des Arabes de Djibouti, 1896-1977», *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 146, vol. 37-2, 1997, p. 319-348.

¹⁰⁸ Mohamed Ali, *La politique française à Djibouti de 1957 à 1967*, Université de Reims, thèse sous la direction de Maurice Vaïsse, 1997. Nous n'avons pas pu consulter cette thèse dont l'auteur, réfugié en France depuis 1990 (*Le Monde*, 9/2/1991), a publié plusieurs ouvrages sous le pseudonyme d'Ali Coubba.

Adawa Hassan Ali Ganta, *Des sociétés en situation coloniale. La Côte française des Somalis, 1862-1946*, Université Aix-Marseille 1, thèse sous la direction de Colette Dubois, 2007.

¹⁰⁹ Petridès (S. Pierre), *The Boundary Question between Ethiopia and Somalia*, People's Publishing House, New Delhi, India, 1983.

¹¹⁰ Guazzini (Federica), *Le ragioni di un confine coloniale - Eritrea 1898-1908*, L'Harmattan Italia, Torino, 1999

¹¹¹ Christopher (John Barret), *Ethiopia, the Powers and the Jibuti Railway - 1899-1906*, PhD thesis in History, Harvard University, 1942.

dans les relations internationales, celle de Shiferaw Bekele en 1982 ¹¹², qui l'insère dans une perspective éthiopienne, et enfin celle de Rosanna Van Gelder de Pineda ¹¹³, qui l'envisage comme une voie de communication, dans une perspective inspirée par l'histoire des technologies ¹¹⁴. Ni la frontière avec le Somaliland, ni le port n'ont été étudiés spécifiquement à notre connaissance. Il faut enfin mentionner le mémoire de DEA de géographie historique de Michaël Laurent ¹¹⁵ en 2003, qui analyse les espaces djiboutiens et défend la théorie de leur insularité.

Éléments de problématique

L'étude des frontières a évolué dans les disciplines scientifiques, allant d'une mise en évidence des lignes et des discontinuités à des recherches sur les liens, les relations, le flou des tracés. D'autre part, l'objet lui-même s'est élargi, passant des limites de l'Etat-nation à toutes celles que peuvent générer les constructions sociales, politiques, économiques.

Une frontière est une ligne tracée, même s'il faut un trait épais : c'est une représentation spatiale qui délimite un espace et dont le contour est plus ou moins net. Une frontière est un espace linéaire d'épaisseur variable qui délimite ou joint d'autres espaces, se traverse et se parcourt. Au-delà de la question du caractère artificiel, arbitraire ou naturel des frontières, l'important est leur réalité, leur constatation : ce qui les fonde.

C'est ce principe pragmatique que nous utilisons pour identifier les frontières à Djibouti : une frontière existe lorsqu'on la constate. Ce peut être parce qu'elle est explicitement tracée, mais également si elle est utilisée et vécue comme telle au moins par une partie des acteurs, ou si l'analyse la révèle. Cela permet de ne pas rester bloqué dans les typologies formelles de frontières décrites par Christian Pradeau [1993], mais d'en accepter toutes les formes. Nous les reconnaissons en fonction de leur utilisation ou de leur description. Il s'agit aussi de ne pas dépasser les limites de l'analyse et se perdre dans les confins, comme les dissolutions de la frontière en font courir le risque. Les frontières peuvent être de formes et de fonctions multiples : joindre, définir, séparer, limiter..., ou tout à la fois : ce qui compte est leur identification pragmatique.

Cette définition des frontières permet de «limiter» le sujet en excluant les limites non spatiales (sociales, statutaires ¹¹⁶ ou religieuses ¹¹⁷ par exemple), sauf lorsque ces distinctions ont une traduction spatiale, comme les quartiers de Djibouti. Cependant cette définition permet d'envisager les différences que fabriquent les frontières, dont les plus évidentes sont la nationalité et la distinction ethnique.

¹¹² Shiferaw Bekele, *The Railway, Trade and Politics : a Historical Survey (1896-1935)*, MA Thesis in History, Addis Ababa University, 1982, dir. David Chapple, et les autres travaux de cet auteur.

¹¹³ Van Gelder de Pineda (Rosanna), *Le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba*, L'Harmattan, Paris, 1995.

¹¹⁴ Il faut citer également un mémoire de DEA, Basuyau (Vincent), *Le chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba*, Université Paris I, 1991, que nous n'avons pas consulté.

¹¹⁵ Laurent (Michaël), *L'espace pré-djiboutien, du golfe de Tadjourah au lac Abhe (Côte française des Somalis) : essai de géographie historique coloniale et maritime (1857-1956)*, DEA de géographie, Université de Provence, Aix-Marseille 1, 2003.

¹¹⁶ Comme les statuts civils (droit européen ou coutumier...), sociaux (fonctionnaires, militaires, entrepreneurs, salariés du privé...)...

¹¹⁷ Dubois (Colette) et Soumille (Pierre), *Des Chrétiens à Djibouti en terre d'Islam XIX^e-XX^e siècles*, Khartala, Paris, 2004.

Dans son ouvrage sur l'identité de la France ¹¹⁸, Fernand Braudel commence par décrire les différences, les fractures de cet espace, avant de tenter de montrer les éléments de l'unité française, elle-même partie d'un tout :

«L'espace français actuel (...) n'est pas la seule mesure à laquelle il faille se référer : au-dessous d'elle, il y a des infra-mesures : régions, provinces, «pays» qui ont longtemps gardé, gardent encore une autonomie certaine; au-dessus d'elle, il y a l'Europe, et au-dessus de l'Europe, le monde» ¹¹⁹.

Dans cette optique, par un zoom inversé du plus petit au plus grand et en gardant à l'esprit l'indispensable recherche des relations, nous avons cherché les limites de Djibouti que l'on pouvait tracer ou représenter sur une carte. En changeant d'échelle, nous identifions cinq frontières différentes, plus ou moins nettes. En partant de la plus grande, l'individu ou le groupe social, et en remontant vers la plus petite, l'ensemble régional et ses liens avec le monde, nous avons identifié les limites ethniques, les limites internes, les frontières internationales terrestres, un axe de circulation qui marque également une frontière partagée : l'ensemble formé par le port de Djibouti et la voie ferrée Djibouti-Addis Abeba et, enfin, la frontière maritime qui ouvre Djibouti sur le monde.

Nous l'avons vu, géographes et historiens contestent l'idée des frontières naturelles. Dans les années 1960, la décolonisation confronte les nouveaux Etats africains aux frontières coloniales. Il est alors rituel de dénoncer également les «frontières artificielles» créées par les colonisateurs. Ces frontières ne tiennent le plus souvent pas compte des réalités locales, mais semblent directement une application des théories d'Ancel (pour ce qui concerne les frontières entre différents colonisateurs). En revanche les anciennes limites administratives – de l'AOF par exemple – devenues frontières nationales demandent d'autres explications.

Cependant le constat de la résistance des frontières – concept qui demande lui aussi à être étudié précisément – amène à réexaminer le caractère artificiel des frontières, en tentant de le dépasser comme le propose le politologue britannique Christopher Clapham :

«Bien que les tracés frontaliers aient souvent été (quoique pas toujours) artificiels et créés de l'extérieur, la détermination avec laquelle ils ont été maintenus après les indépendances ne fut pas tant le résultat d'une poursuite de l'influence coloniale qu'un reflet de la nature des Etats créés, et des implications des frontières pour leur nouvelle souveraineté. On peut distinguer deux grandes catégories de relations entre un Etat et ses frontières : tantôt ces dernières sont créées par les Etats, tantôt ce sont les Etats qui sont créés par les frontières. (...) Les frontières des Etats africains ont été rigoureusement maintenues non pas en dépit mais à cause de leur artificialité» ¹²⁰.

Cela amène à nous interroger sur le rôle de la frontière dans l'espace djiboutien : quelle relation existe-t-il entre l'espace et «l'espace frontière» : est-ce l'espace qui fait la frontière, ou l'inverse, ou les deux ?

¹¹⁸ Pour une critique de la conception développée par Fernand Braudel dans cet ouvrage, voir Noiriél (Gérard), [1988].

¹¹⁹ Braudel (Fernand), *L'identité de la France*, Arthaud, Paris, 1986, tome 1 «Espace et histoire», p. 15.

¹²⁰ Clapham (Christopher), «Frontières et Etats dans le nouvel ordre africain», in Bach (Daniel) dir., *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Khartala, 1998, p. 78-79 et 80.

Comment la frontière permet-elle de comprendre l'espace ? Quelle signification lui apporte-t-elle ? Quelles sont les conséquences des frontières, ce que l'on pourrait appeler la fonction frontalière ? Quels rapports entre frontières et identités ? Quelles relations entre frontières et territoires ? En d'autres termes, que fabriquent les frontières au-delà d'elles-mêmes ? Enfin, que nous apprennent les frontières djiboutiennes sur les frontières en général, et quelles sont les particularités de la période coloniale ?

Sources documentaires

Ces questionnements ont été abordés à travers l'historiographie, mais c'est leur confrontation avec une documentation originale qui a permis de leur donner un sens et d'y proposer des réponses dans le cadre – chronologique et spatial – qui fait l'objet de cette étude. La documentation utilisée à cet effet a été classique pour une recherche historique : principalement des archives et des sources imprimées.

En ce qui concerne les sources non écrites, j'ai eu l'occasion de me rendre à Djibouti en 1990, de rencontrer plusieurs Djiboutiens et deux anciens administrateurs maintenant décédés : Numa Sadoul (gouverneur de la CFS de 1950 à 1954) en 1985 et Jean-Maurice Comte (secrétaire général du TFAI de 1966 à 1969) en 2004. Cependant ce n'est pas la matière fournie par ce contact avec le terrain qui a nourrit ce travail, mais, outre la bibliographie et les séminaires, le dépouillement d'archives.

Au cours de mes recherches, j'ai accédé à plusieurs dépôts d'archives. En France d'abord, les archives diplomatiques, militaires et coloniales. Il ne s'agit pas ici de faire l'inventaire détaillé de ces sources – décrites en annexe – mais d'en faire une rapide présentation critique. L'ampleur de la chronologie et la relative amplitude spatiale m'ont limité à un dépouillement partiel.

Les archives diplomatiques françaises se répartissent dans deux dépôts ¹²¹ : celui de Nantes abrite les archives des services extérieurs ¹²², et celles de l'administration centrale sont à Paris, seul site que j'ai visité ¹²³. Dans les «Correspondances consulaires et commerciales», j'ai consulté les collections jusqu'en 1901 pour les consulats d'Addis Abeba, Aden, Massawa, Suez et Zanzibar. J'ai consulté sinon principalement dans les «Affaires politiques» les sous-série «K-Afrique 1918-1940 (Côte française des Somalis)», «K-Afrique 1918-1929 (Ethiopie)» et quelques sondages dans «Affaire générale (Afrique)», «Correspondance politique» et «Guerre 1914-1918».

Pour les archives militaires, j'ai visité les deux dépôts du Château de Vincennes : celui de l'armée de Terre (SHAT) ¹²⁴ et les archives centrales de la Marine (SHM) ¹²⁵. Au SHAT, j'ai consulté des documents de la série H (Outre mer) : les sous-séries 7H (Somalis 1891-1964, 47 cartons rapatriés de la direction militaire de Djibouti), 14H (Direction des Affaires militaires du ministère de la France d'Outre-mer

¹²¹ <www.diplomatie.gouv.fr/fr/ministere_817/archives-patrimoine_3512/fonds-collections_5143/archives-affaires-etranangeres_11591/index.html>.

¹²² Les fonds de l'ambassade de France à Addis Abeba et du consulat de Dire Dawa sont en cours d'ouverture.

¹²³ Il est actuellement en cours de déménagement.

¹²⁴ <www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/archivdefense/fondterre/classterre.htm>.

¹²⁵ <www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/archivdefense/fondmarine/vincennes/classvincennes.htm>.

(1945-1965)) et 15H (Centre militaire d'information et de documentation sur l'Outre-Mer, microfilms dont les originaux sont à Fréjus ¹²⁶). Je n'ai pas vu les séries 10T, 39S, 40S et 1R qui contiennent également des documents sur Djibouti ¹²⁷. Ces archives sont inventoriées et accessibles, en revanche, l'accès à la salle elle-même est devenu très difficile depuis 2005, avec la nécessité de réserver une place et les cartons plusieurs semaines à l'avance. On trouve dans ce fonds des documents que l'on trouve parfois ailleurs, comme les correspondances et rapports du gouverneur (7H3-1, 7H5-1, 7H6-1, 14H86-6, 15H88), mais aussi des correspondances avec d'autres Ministère, particulièrement avec celui des Colonies (7H6-1, 14H86-6, 14H87), et des études et analyses internes aux militaires (7H3, 7H6, 7H7, 7H9, 7H13, 7H15). Le principal intérêt de ces sources, outre les copies de documents qui peuvent avoir disparu d'autres dépôts, est de révéler l'analyse des militaires qui sont restés longtemps pratiquement seuls sur le terrain, dans l'intérieur du territoire de la colonie.

Les archives de la Marine utilisent un cadre de classement qui ne respecte pas l'origine des documents. Il est nécessaire de dépouiller de longs inventaires, organisés par périodes, pour essayer de trouver les cartons intéressants. J'ai principalement consulté les séries 1BB (Service général - 1920-1940), BB4 (Service général - Campagnes - 1790-1913), et la série TT (guerre 1939-1945). Ce dépôt est particulièrement intéressant pour la période durant laquelle les Colonies dépendaient de la Marine (avant 1894 ¹²⁸). Ensuite, on y trouve des correspondances avec les Colonies et des rapports sur la situation militaire et stratégique, mais Djibouti reste un port, d'escale et non d'attache, d'assez peu d'importance.

La plus grande part des archives françaises consultées vient des archives coloniales, regroupées depuis 1988 aux Archives nationales d'Outre-Mer (ANOM) ¹²⁹ à Aix-en-Provence. Elles se composent de deux fonds principaux. D'abord celui de l'administration coloniale centrale (ministère ou secrétariat d'Etat selon les périodes, rue Oudinot). J'ai travaillé sur plusieurs séries : les Affaires politiques (environ 110 cartons sur Djibouti, qui contiennent des documents de 1883 à 1960, plus un «supplément» de quelques cartons non encore cotés), les Travaux publics (environ 60 cartons sur Djibouti, de 1891 à 1940, qui concernent principalement le chemin de fer, mais aussi les routes et le port), et quelques petites mais intéressante séries, comme la série Géographique (13 cartons), les Affaires économiques (16 cartons sur Djibouti), le FIDES (1949-1959, 4 cartons), et enfin les plans et cartes.

Les dossiers personnels des fonctionnaires coloniaux sont une riche source, même si le délai de consultation (soumise à dérogation pendant 120 ans après la naissance) la limite en théorie aux personnels en poste avant la Seconde Guerre mondiale. Mais il est possible d'obtenir des dérogations, le dépouillement en est simplement ralenti.

¹²⁶ Centre Historique et d'Etude des troupes d'Outre-Mer, Musée des troupes de Marine (04 90 40 81 75), route de Bagnols en forêt, Fréjus.

¹²⁷ Séries indiquées par Colette Dubois dans ses différentes publications.

¹²⁸ Les Colonies bénéficient d'un sous-secrétariat d'Etat en 1881, mais ne deviennent un ministère qu'en 1894. Il s'installe dans les locaux rue Oudinot en 1910, occupés encore aujourd'hui par l'Outre-mer.

¹²⁹ <www.archivesnationales.culture.gouv.fr/caom/fr/>.

Très importante est la série de la Direction du Contrôle ¹³⁰ (de 1894 à 1973, 15 cartons sur Djibouti), qui contient des analyses détaillées sur des sujets très divers, de l'installation à Dikhil à l'attribution de la nationalité française en passant par la gestion du port et les questions budgétaires, et plus généralement le fonctionnement de l'administration. Ces rapports contiennent des synthèses bien documentées sur les sujets traités, grâce à l'accès direct des inspecteurs aux dossiers administratifs et aux responsables.

Le deuxième fonds est composé des archives administratives locales, en fait la partie «rapatriée» de Djibouti en 1967 par Marie-Antoinette Menier, alors directrice de la Section Outre-Mer (SOM) des Archives nationales. Un important versement complète ce fonds en juillet 1980, avec l'envoi par l'Ambassade de France à Djibouti de 12 caisses contenant 44 m.l. de documents antérieurs à l'indépendance. Quelques cartons ont ensuite été envoyés par le ministère des DOM-TOM au hasard de ses rangements. Le «fonds colonial» CFS aux ANOM est ainsi décrit dans une note interne écrite par Evelyne Camara, conservatrice qui en a la responsabilité, lors de la réalisation de l'Etat Général des Fonds :

«Il ressort de mes observations (et des notes de M. A. Menier) qu'il n'y avait pas d'archiviste à proprement parler, ni de service d'archives organisé. Il semble qu'à une époque, il y ait eu un "chef du bureau des archives et du chiffre". Les archives à Djibouti étaient réparties matériellement dans différents services : au Palais du gouverneur, les archives émanant des gouverneurs, secrétaires généraux, cabinets civil et militaire, les archives du bureau d'étude; dans la ville de Djibouti, les archives du service des affaires administratives, du service de la documentation, des services de santé, des Travaux publics, du cercle de Djibouti. M. A. Menier a noté une "dispersion des documents dans les services" ainsi qu'une dispersion dans chaque service, notamment au Palais, où les archives occupaient, outre la salle d'archives proprement dite, des armoires ou des placards dans différents bureaux ou couloirs. M.A. Menier s'était efforcée de reconstituer, non matériellement, mais sur le papier, des séries cohérentes. [Elle] attribue les disparitions de dossiers ante 1950 à des destructions intempestives, mais également à la constitution abusive de dossiers de "documentation" par certains bureaux, "d'où la présence dans des dossiers récents de pièces anciennes qu'il est impossible d'extirper" ([Evelyne Camara] confirme cette observation). [M.A. Menier] souligne aussi l'intérêt du fonds du bureau d'études "héritier en partie d'un ancien service des Affaires politiques".

La majorité des archives du cercle de Djibouti, conservées dans la cave de ce bâtiment, et dans un état déplorable, avaient été détruites par un administrateur. Les archives du service de santé, antérieures à 1960, qui se trouvaient en sous-sol, ont été inondées. Ce sont deux exemples des destructions antérieures à la mission de [M.A. Menier]. Ces conditions de conservation, outre le climat de Djibouti, peuvent en effet expliquer, et les lacunes du fonds, et le mauvais état d'une partie des dossiers et registres. Le tout représente actuellement environ 130 m.l.» ¹³¹.

Ces archives ne sont pas encore complètement classées et inventoriées malgré les efforts d'Evelyne Camara. D'autres archives sont restées à Djibouti, une partie a été détruite en 1973 lors d'un tremblement de terre. Ce qui subsisterait sur place n'est, semble-t-il, ni disponible ni inventorié aujourd'hui, malgré les efforts de Colette Dubois. Il s'agit principalement des archives centrales du gouvernorat et, partiellement, des cercles extérieurs. On trouve des bribes des archives du cercle de Djibouti dans la série 4E6.

¹³⁰ Décrite par Raymond Gervais, <www.sedet.jussieu.fr/sites/afriLab/documents/Archives/Gervais/Gervais.htm>.

Moteur de recherche à <www.sedet.jussieu.fr/sites/afriLab/documents/Archives/Archives.htm>.

¹³¹ Note communiquée par Evelyne Camara, conservateur en chef du patrimoine aux ANOM.

Malgré leurs lacunes, ces archives restent très riches, en particulier si l'on croise les séries. On y trouve principalement de la correspondance, des rapports et des notes, ainsi que les écrits de l'administration (décrets, décisions...). En particulier les rapports (annuels, trimestriels ou mensuels selon les périodes) des cercles, même si les séries sont toujours lacunaires, représentent une riche source. Pour Dikhil, on trouve des rapports de 1931 à 1959, avec une assez bonne continuité de 1942 à 1957, pour Tadjoura, des éléments de 1927 à 1956, avec une bonne série de 1937 à 1956 malgré quelques lacunes. Pour Obock et 'Ali Sabieh, qui ne furent pas de façon continue des chefs-lieu de cercles, les séries sont plus discontinues. Pour 'Ali Sabieh, la série commence en 1934 mais est très parcellaire, sauf de 1950 à 1954, et pour Obock de 1927 à 1956, avec une série de 1933 à 1937, plus disparate sur le reste de la période. On trouve aussi quelques rapports émanant des postes, mais sans continuité de plus de quelques mois. Une autre série très riche est la «E - Bureau d'étude» où se trouvent de nombreux dossiers thématiques, qui permettent d'appréhender une question globalement.

Aux ANOM se trouvent également d'autres sources : les mémoires de l'Ecole Nationale de la France d'Outre-Mer (ENFOM) et la copie d'une partie de ceux du Centre des Hautes Etudes sur l'Afrique et l'Asie Moderne (CHEAM), dont l'intégralité se trouve au Centre des Archives Contemporaines de Fontainebleau, sans oublier une importante bibliothèque, qui comprend aussi des titres de presse.

J'ai découvert tardivement ce qui est chronologiquement la dernière source administrative française sur Djibouti, la série continue des DOM-TOM. En effet, si la création du Ministère de la France d'Outre-Mer (FOM) en 1946 ne modifie pas l'organisation administrative et archivistique, celle, en 1959, du Ministère du Sahara et des Département et Territoires d'Outre-Mer ¹³² (qui réuni les DOM, antérieurement rattachés à l'Intérieur, et les colonies restées françaises) génère une nouvelle série, toujours active contrairement à la série «coloniale» à peu près fermée. Cette nouvelle série n'est significativement pas considérée comme une série coloniale puisqu'elle est censée concerner des territoires «non coloniaux» dont les habitants ont «choisi la France». On y trouve la documentation ministérielle concernant Djibouti durant la dernière partie de la période coloniale, de 1960 environ à 1977. Elle est conservée au CAC de Fontainebleau ¹³³, où se trouvent aussi les archives de la mission effectuée par Jacques Robert, alors rattaché au cabinet du Premier ministre, lors de la décolonisation en 1977.

A l'étranger, j'ai pu, grâce à des bourses de l'Ecole française de Rome en 1985 et 1986, passer deux mois dans deux riches dépôts italiens, l'«Archivio Centrale dello Stato» ¹³⁴ et les archives diplomatiques. Dans le premier nous avons consulté le fonds laissé par le gouverneur de l'Erythrée, Federico Martini, («Carte Martini», 21 cartons), qui contient des documents de 1897 à 1907. Les documents de la période suivante se trouvent dans le fonds du «Ministero dell'Africa italiana - Archivio segreto della direzione generale Affari politici (1906-1944)» (27 cartons). J'ai enfin effectué quelques sondages dans l'énorme fonds «Presidenza del Consiglio dei Ministri».

¹³² En 1962, il devient le ministère de l'Outre-Mer puis, selon les périodes, secrétariat d'Etat ou ministère des DOM-TOM.

¹³³ <www.archivesnationales.culture.gouv.fr/cac/fr/index.html>.

¹³⁴ <www.archivi.beniculturali.it/ACS/>.

Dans le dépôt des archives diplomatiques italiennes ¹³⁵ se trouvent plusieurs fonds très importants dans lesquels je n'ai effectué que des sondages : l'«Archivio storico del Ministero dell'Africa italiana (ASMAI) (1857-1945)» (1277 cartons), organisé par séries (Assab, Eritrea, Gibuti...), les archives de l'Erythrée (1080 cartons), les correspondances avec les représentations à l'étranger, et la série «Affari politici», sérielle. Ces archives sont inventoriées.

A l'été 2007, je me suis rendu en Ethiopie avec un financement partiel du Centre français d'Etudes éthiopiennes (CFEE, dirigé par François-Xavier Fauvelle). Ce voyage m'a permis de consulter la documentation disponible à l'Institute of Ethiopian Studies de l'Université d'Addis Abeba. En revanche, les archives du chemin de fer, très importantes quantitativement, connaissent des conditions de conservation qui m'ont empêché de les utiliser. Un processus pour les sauvegarder et les rendre accessibles aux chercheurs est en cours. Il faut espérer qu'il aboutira. Malheureusement je n'ai pu me rendre à Londres où se trouvent en particulier les archives de l'India Office conservées à la British Library ¹³⁶ et les archives diplomatiques britanniques ¹³⁷.

L'ensemble des archives consultées concerne l'installation et la gestion coloniale. Pour tenter de dépasser les limites structurelles des fonds d'archives, j'ai consulté la documentation imprimée dans un certain nombre de bibliothèques et centres de recherches. J'ai accédé ainsi à des textes écrits par des acteurs ou des analystes de la période, pas uniquement à la vision administrative, à des analyses postérieures, universitaires ou non, et à des sources publiées.

A Rome, j'ai utilisé la bibliothèque Alessandrina ¹³⁸, la Biblioteca di Storia Moderna et Contemporanea ¹³⁹ et la bibliothèque de l'Ecole française de Rome ¹⁴⁰. Cela m'a permis de prendre connaissance de nombreux travaux italiens, ceux de la période fasciste et les études souvent moins engagées d'après la Seconde Guerre mondiale.

En France ¹⁴¹, la bibliothèque Sainte-Geneviève ¹⁴², la Bibliothèque interuniversitaire des Langues orientales ¹⁴³, la Bibliothèque de Recherche Africaine ¹⁴⁴, la bibliothèque des ANOM, ont été des supports précieux. Il faut aussi mentionner la bibliothèque du LLAOR ¹⁴⁵, qui a récupéré le fonds de l'ancien «Laboratoire Peiresc» de Sophia-Antopolis. Enfin la mission déjà mentionnée en Ethiopie en juillet-août 2007 m'a donné accès aux travaux et études réalisés par les historiens éthiopiens de l'Université d'Addis

¹³⁵ <http://www.esteri.it/MAE/IT/Ministero/Servizi/Italiani/Archivi_Biblioteca/> Les archives diplomatiques italiennes sont en cours de déménagement.

¹³⁶ <www.bl.uk/collections/orientaloffice.html>, catalogue sur <www.a2a.org.uk>.

¹³⁷ <www.nationalarchives.gov.uk/default.htm>.

¹³⁸ <www.alessandrina.librari.beniculturali.it>.

¹³⁹ <www.bsmc.it>.

¹⁴⁰ <www.ecole-francaise.it/fr/bibliotheque.htm>.

¹⁴¹ La documentation africaniste en France a été décrite et analysée récemment par Marie-Dominique Mouton : <www.etudes-africaines.cnrs.fr/pdf/rapport_documentationafricaniste.pdf>.

¹⁴² <www-bsg.univ-paris1.fr/home.htm>.

¹⁴³ 4 rue de Lille, 75007. Elle dépend de Paris III et non de l'INALCO, mais depuis 2003 elle reçoit normalement les thèses soutenues à l'INALCO à partir de 1988.

¹⁴⁴ <mald.univ-paris1.fr/bibliotheq/bib_presentation.htm> et <<http://www.cemaf.cnrs.fr/spip.php?rubrique76>>.

¹⁴⁵ cette documentation, actuellement à l'Université de Nice, est riche en ouvrages et revues sur l'Ethiopie mais elle n'est plus mise à jour.

Abeba, en particulier des mémoires de *master*, et des ouvrages conservés à l'Institute of Ethiopian Studies ¹⁴⁶. Il s'agit d'un fonds bibliographique très riche jusqu'aux années 1970 et de documents internes au gouvernement éthiopien avant la Révolution.

Il faut aussi noter quelques sources éditées. Les «Documents diplomatiques français (1871-1914)» publiés en trois séries (1871-1900, 1901-1911, 1912-1914) entre 1929 et 1960 ¹⁴⁷. Le *Journal officiel de Côte française des Somalis* publié à partir de 1900, qui devient le *Journal officiel du Territoire français des Afars et des Issas* du 10 juillet 1967 jusqu'en 1977, dont la collection presque complète est disponible aux ANOM ¹⁴⁸. Y est publié une partie des décrets, arrêtés et décisions de l'autorité coloniale, en particulier certaines des nominations et mutations du personnel, les découpages administratifs, le détail des arrêtés d'expulsion du territoire de 1947 à 1963... Enfin, l'érudit Sven Rubenson a entrepris la publication des *Acta Aethiopica*, reproduction et traduction de manuscrits concernant l'histoire éthiopienne du XIX^e siècle, dont trois volumes sont parus couvrant la période 1800-1879 ¹⁴⁹.

Quelles cartes ?

L'histoire de la cartographie de Djibouti reste à écrire ¹⁵⁰. La première carte citée en référence est celle de l'Ethiopie au 1/1 000 000^e, dite «Carte Chaurand», du nom d'un officier d'Etat-major de l'armée italienne. Utilisée pour les accords frontaliers de 1897, elle s'est révélée très approximative une fois confrontée au terrain. Du côté français, dès la fin du XIX^e siècle, les militaires et administrateurs français commencent des relevés de terrains ¹⁵¹ et, en 1908, est publiée une carte au 1/500 000^e, corrigée en 1922 ¹⁵², qui reste très lacunaire, et même assez fantaisiste en ce qui concerne la plus grande partie de l'intérieur du territoire. Parallèlement, la Marine réalise une cartographie des côtes. De nouvelles explorations du territoire, puis la nomination d'un officier spécialisé en 1935, soutenu par une section topographique à partir de 1936 ¹⁵³, aboutissent, en 1939, à la publication de la «carte du service géographique de l'armée» (SGA), au 1/200 000^e, en quatre feuilles, accompagnée d'un index des

¹⁴⁶ www.ies-ethiopia.org/, mais le site ne semble pas à jour.

¹⁴⁷ sur les conditions de cette publication, Renouvin (Pierre), *Les documents diplomatiques français, 1871-1914*, Revue Historique n° 226, 1961, p. 139-147

Ont été publiés également les *Documents diplomatiques français 1932-1939*, en 2 séries à partir de 1963 : 1932-1935, (13 volumes) et 1936-1939 (19 volumes)

¹⁴⁸ Il manque quelques numéros (j'ai repéré : octobre 1926, tout 1941 sauf janvier, mai et juin, tout 1942, juin et juillet 1946, mai et septembre 1947, 4 pages au numéro de mai 1954, octobre 1960, décembre 1976...) et 1943 a fait l'objet d'une publication partielle.

¹⁴⁹ Rubenson (Sven), *Acta Aethiopica*, Addis Abeba University Press; volume 1, *Correspondances and Treaties, 1800-1854*, 1987; volume 2, *Tewodros and his Contemporaries, 1855-1868*, 1994; volume 3, *Internal rivalries and foreign threats, 1868-1879*, 2000

¹⁵⁰ Une partie de la documentation sur la cartographie de la CFS se trouve dans les cartons 3F6 et 3F7 des ANOM et 7H1 du SHAT. Après la Marine qui cartographie les côtes, les premiers travaux dans l'intérieur sont ceux de Dupui vers 1908. Le premier ingénieur géodésiste est le lieutenant Dufour, qui commence ses travaux sur le terrain en septembre 1935. Il est rejoint par le capitaine Courtial, qui dessine les quatre feuilles de l'édition de 1939 entre juin 1936 et fin 1937.

¹⁵¹ Par exemple la carte hydrographique de 1894 (ANOM, Affaires politiques 124/4) ou les travaux du lieutenant Dupui, qui réalise (probablement vers 1908) une carte des environs de Djibouti au 1/50 000^e (ANOM 3F6).

¹⁵² On en trouve une édition italienne avec d'autres cartes coloniales italiennes, dans ACS, Ministero dell'Africa Italiana - Archivio segreto della Direzione generale Affari politici (1906-1944), busta 14. D'autres cartes italiennes, de la CFS et de la frontière, se trouvent dans le même fonds, busta 23, dossier 12.2.

¹⁵³ La liste des fonctionnaires, presque exclusivement militaires, ayant réalisé cette carte est donnée sur le feuillet 3. Dans ANOM, 3F7, se trouve le «Rapport du capitaine Courtial, chef de la Section topographique sur les travaux relatifs au document au 1/200 000^e de la CFS».

toponymes de 64 pages ¹⁵⁴. Cette carte est réimprimée en 1940 par le War Office pour les besoins de l'armée britannique, puis en 1947 avec quelques modifications (dans les zones nouvellement explorées) par l'IGN. Elle décrit le territoire de la Côte française des Somalis et les zones contiguës ¹⁵⁵.

En 1943, une carte monochrome au 1/100 000^e du «Bureau cartographique du gouvernement de la CFS» incorpore des relevés d'itinéraires effectués entre 1939 et 1943 à la carte de 1939. Après une campagne de «nivellement» menée par l'IGN en 1949, et l'achèvement de la triangulation par une mission géographique début 1951 ¹⁵⁶, paraît en 1953 la carte de Djibouti au 1/100 000^e, publiée toujours par l'IGN, dont la toponymie est inspirée par les travaux de Chedeville ¹⁵⁷ – «la seule carte dont la toponymie soit fiable et bien transcrite» ¹⁵⁸ selon Didier Morin.

Une «spatio-triangulation» et la «reconstitution photogrammétrique d'images SPOT» en 1988 et, enfin, une campagne sur le terrain en 1988-1989 aboutissent à la carte IGN de 1992 (soit près de 40 ans après celle de 1953) au 1/200 000^e, qui se limite aux strictes frontières contemporaines de la République de Djibouti. Aucune référence n'y est faite aux cartes précédentes et la toponymie est en partie modifiée.

Une autre cartographie de Djibouti est celle effectuée conjointement par les Etats-Unis et l'Ethiopie, au 1/250 000^e, éditée dans le cadre de la cartographie générale de l'Ethiopie par l'«Ethiopian Mapping Agency» en 1979 ¹⁵⁹. Elle décrit en six feuilles ¹⁶⁰ le territoire djiboutien ainsi que les zones contiguës de l'Ethiopie et de l'Erythrée, mais pas la Somalie qui est laissée en blanc, les côtes somaliennes n'y sont même pas tracées. Plus étonnant, des zones situées en territoire éthiopien n'y sont pas non plus dessinées – en particulier, le point de trijonction entre Djibouti, la Somalie et l'Ethiopie alors que l'Ethiopie a participé aux travaux sur le terrain qui ont amené à sa fixation en 1934 ¹⁶¹. Ces cartes sont en partie basées sur des données relevées entre 1952 (par la commission de délimitation de la frontière occidentale de la Côte française des Somalis ¹⁶²) et 1968. La toponymie est très différente de celle des cartes françaises.

Pour nos travaux nous avons utilisés les trois cartes françaises au 1/200 000^e (1939, 1947 et 1992) et la carte éthiopienne au 1/250 000^e pour situer les toponymes. Afin de faciliter la compréhension du lecteur contemporain nous avons choisi d'utiliser dans le texte la graphie de la carte la plus récente, celle de 1992, bien qu'elle soit critiquée par Didier Morin pour les toponymes afars. Nous faisons ce choix pour une raison pratique : il s'agit d'un document que l'on peut aisément se procurer. Pour les lieux qui n'y

¹⁵⁴ Un exemplaire de cet index se trouve dans ANOM, 3F7.

¹⁵⁵ Aux ANOM, se trouvent les feuilles 2, 3 et 4 de la carte de 1939, les feuilles 1, 2 et 3 de celle de 1947 (IGN235), la carte au 1/100 000^e (IGN 233), et les feuilles 1 et 3 de l'édition britannique de 1940 (3F6). On trouve au SHAT (7H1 et 7H15) les quatre feuilles de 1939, éditions provisoire et définitive, la feuille 4 de l'édition britannique de 1940, les quatre feuilles de 1947 (mais la 4 est en mauvais état) et d'autres cartes, en particulier des cartes au 1/20 000^e de la région Djibouti-Loyada et des ébauches. Les cartes du SHAT sont conservées pliées dans des cartons «Cochard» trop petits, où elles s'abîment.

¹⁵⁶ ANOM, 6G2, Ali Sabieh, courrier arrivée 1950, lettre du 16/11/1950.

¹⁵⁷ C[hedeville] (E[douard]), «Note sur la transcription des toponymes dans la carte au 1/100 000 du Territoire français des Afars et des Issas», *Pount*, n° 3, pp. 41-42.

¹⁵⁸ Morin (Didier), [2004], p. 292

¹⁵⁹ Pour obtenir ces cartes qui décrivent des frontières éthiopiennes, il était nécessaire d'avoir l'autorisation d'une administration éthiopienne. Je remercie le Dr Moges Eshetu qui m'a permis d'effectuer cette formalité.

¹⁶⁰ Feuilles NC 37-4, NC 37-8, NC 38-1, NC 38-5, NC 38-9, ND 38-13.

¹⁶¹ Les PV de cette délimitation se trouvent dans ANOM, 2E4, «Délimitation franco-anglaise (1933-1934)».

¹⁶² L'Ethiopie a payé 150 000 francs à l'IGN en août 1951 pour «la moitié des frais de reproduction des documents cartographiques des opérations de délimitation des frontières entre l'Ethiopie et la Côte Française des Somalis» (SHAT, 14H86, note du 6/9/1951, MAE à l'Ambassade de France en Ethiopie).

sont pas indiqués nous avons utilisé la plus récente (fréquemment celle de 1947). Pour les lieux actuellement situés en Ethiopie ou en Erythrée nous avons utilisé la graphie de la carte éthiopienne.

Pour permettre une meilleure compréhension des textes, nous avons inclu en annexe un «répertoire de toponymes frontaliers» qui reprend les toponymes utilisés dans les textes fixant les limites (traités et accords, arrêtés et décisions), en indiquant pour chaque nom le(s) texte(s) où il est utilisé ainsi que, dans la mesure du possible, ses coordonnées et graphies dans les différentes cartes.

Méthodologie

La description des sources utilisées montre les limites et les forces de la documentation et donc, d'une certaine façon, des orientations de cette étude. Il s'agit en grande partie de sources administratives et d'analyses réalisées par les acteurs de la colonisation. La parole des colonisés, des dominés, apparaît peu dans ces sources, même si elle n'est pas complètement absente ¹⁶³. Celle des colons privés (commerçants, industriels...) est plus présente, mais néanmoins souvent masquée derrière le filtre administratif.

Cette recherche est restée classique dans son approche documentaire, ce n'est pas par ses sources qu'elle tente d'innover mais par son objet : la frontière. Il s'agit d'une histoire catégorielle ou transversale, qui essaye de renouveler la compréhension que l'on peut avoir d'un espace durant une période donnée en l'abordant par un aspect particulier, ce que Jacques Le Goff appelle les «catégories thématiques» ou «objets globalisants» :

«Si la visée de la véritable histoire a au fond toujours été d'être une histoire globale ou totale (...), l'histoire au fur et à mesure qu'elle se constitue en corps de discipline scientifique et scolaire doit s'incarner en des catégories qui – pragmatiquement – fractionnent l'histoire. Ces catégories dépendent de l'évolution historique elle-même. Le premier XX^e siècle a vu naître l'histoire économique et sociale, le second, l'histoire des mentalités. Certains comme Chaim Pereleman privilégient les catégories périodologiques, d'autres les catégories thématiques (...). Chacune a son utilité, sa nécessité. Elles sont des instruments de travail et d'exposé. Elles n'ont aucune réalité objective, substantielle. De même l'aspiration des historiens à la totalité historique peut et doit prendre des formes diverses qui évoluent elles aussi avec le temps. Le cadre peut-être une réalité géographique ou un concept : ainsi Fernand Braudel (...). Nous avons tenté, Pierre Toubert et moi-même, dans le cadre de l'histoire médiévale de montrer comment la visée de l'histoire totale semble aujourd'hui accessible de façon pertinente à travers des objets globalisants construits par l'historien, par exemple l'incastellamento, la pauvreté, la marginalité, l'idée de travail, etc.» ¹⁶⁴.

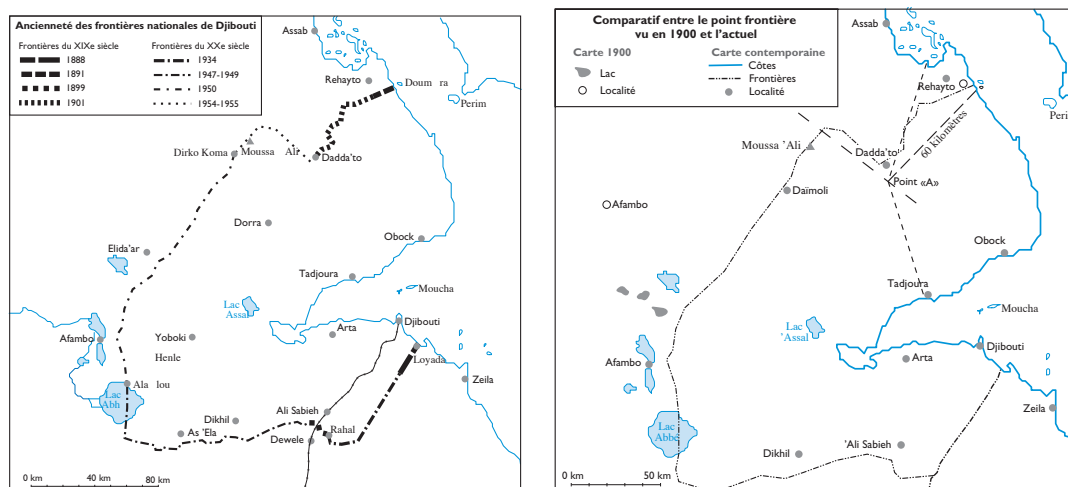
Bien sur il ne s'agit pas pour autant de négliger la diachronie (et donc une périodisation) qui reste indispensable à la compréhension.

Pour expliquer les enjeux et les réalités spatiales, il a été nécessaire de réaliser de nombreuses cartes. Cette cartographie descriptive a été réalisée en utilisant les nombreux textes (traités, accords, décisions

¹⁶³ La violence coloniale doit se deviner dans ces archives, que ce soit la répression des expressions politiques ou des pratiques sociales, ou l'imposition d'une prostitution de masse pour satisfaire les demandes de l'armée.

¹⁶⁴ Le Goff (Jacques), *Histoire et mémoire*, Folio Histoire, Paris, 1988, (1^{re} édition en italien, Einaudi, 1986) p. 216-217. Pour une historiographie et une présentation de la critique que les sociologues ont de cette démarche, voir Noiriel (Gérard), [1988] : «On peut dire que la critique essentielle adressée par les sociologues porte sur la confusion que font selon eux les historiens entre la construction de l'objet scientifique et l'historisation des notions puisées dans le "sens commun"», p. 55. Nous pensons avoir tenu compte de cette remarque dans la construction des «objets frontières» dans cette étude.

administratives...) concernant explicitement et consciemment des frontières. Une partie importante du travail a consisté à rechercher les éléments décrivant de fait des frontières pour la réalisation de ces cartes. Les textes de ce type concernant Djibouti sont reproduits en annexe.



C'est ainsi par exemple qu'est élaborée la carte des résistances des frontières internationales, qui montre l'ancienneté de la réalisation des frontières contemporaines. L'épaisseur du trait permet de visualiser l'importance relative et la résistance des «lignes frontières» à travers un critère objectif et pragmatique (voir chapitres 3-1 et 4-4). Un autre exemple est la superposition de la carte Chaurand à une carte contemporaine pour essayer de mettre en évidence la vision de l'espace et les conceptions politiques que pouvaient avoir les acteurs de la fin du XIX^e siècle (voir chapitre 2-1).

Cependant l'explication cartographique seule est insuffisante. Il est nécessaire de comprendre les motivations, explicites ou implicites, des acteurs. Cela demande de rechercher et de mettre en évidence les phénomènes structurels explicatifs, ce qui passe par la mise en perspective dans le temps, l'étude des discours, des persistances et des évolutions.

Déroulé chronologique

La base de la documentation, les archives coloniales, nous a pratiquement indiqué les limites de cette étude : la période coloniale. A Djibouti, la présence française remonte théoriquement à 1862 avec l'achat d'Obock, mais la colonisation débute réellement en 1884. La première infrastructure officielle, un dépôt de charbon pour la Marine, est créée par un contrat signé le 25 mars 1884 et mis en œuvre en août. La première reconnaissance et délimitation du territoire a lieu en avril 1884, en même temps que s'ébauche la mise en place d'une administration du territoire et d'une prise de possession effective, qui est matérialisée par divers accords avec des chefs locaux conclus à cette époque et l'occupation de Tadjoura au départ de la garnison égyptienne.

Ce n'est qu'à partir de 1884 que se mettent en place les mécanismes de création de frontières dans le cadre du processus colonial. Ils ne négligent pas les lignes antérieures dans une première phase, puisque les délimitations sont rares et que les territoires se définissent par rapport aux droits supposés des signataires.

Très vite cependant, les ambitions territoriales françaises rencontrent celles des Italiens installés à Assab depuis 1880, et des Anglais qui occupent Zeila en août 1884. Finalement les limites côtières sont fixées, dès 1888 au sud et 1891 au nord, et ne se modifieront plus. Ensuite, diverses autres frontières apparaissent jusqu'aux années 1920. Puis elles évoluent et produisent leurs effets, certaines se figent ou disparaissent. Cette étude s'interrompt à l'indépendance de Djibouti, lorsque ces frontières deviennent nationales, même si nous continuons parfois quelques lignes au-delà. D'abord, car le cadre change avec la sortie du modèle colonial : même si la France reste très présente dans l'administration du pays jusqu'au début du XXI^e siècle, d'autres logiques se mettent en place. Ensuite, la documentation administrative disponible se tarit, car elle reste à Djibouti dans des conditions de conservation problématiques. Enfin, le délai normal de consultation des archives publiques conservées en France est de 30 ans ¹⁶⁵.

Organisation de l'étude

Face à ces questionnements, les frontières que nous étudions sont celles que l'on constate et que l'on peut tracer, telles que nous les avons définies. Il reste à présenter une méthode d'analyse historique qui permette d'étudier la diachronie des frontières que nous avons identifiées dans l'espace djiboutien : apparition, évolution, utilisation et éventuellement disparition.

Les frontières à Djibouti n'ont pas toutes la même ancienneté. Les réalités et dynamiques pré-coloniales marquent des frontières rarement explicitées (la côte, les trajets caravaniers, les zones de pâturage...). L'apparition de l'idée d'un territoire autour du golfe de Tadjoura, puis la création de la colonie, en font apparaître de nouvelles (nationales, administratives, ethniques...) ou en modifient (routes commerciales, pâturages...). Le premier thème est donc celui de la «création» des frontières. Quand et comment sont-elles (re)connues ? Quand et comment ont-elles été conçues pour la première fois, même sommairement ?

¹⁶⁵ En ce qui concerne les frontières, les archivistes considèrent généralement que le délai de consultation est de 60 ans (en référence à la loi n° 79-18 du 3 janvier 1979, dont les dispositions ont été intégrées dans le livre II du code du patrimoine par l'ordonnance 2004-178 du 20 février 2004). Le décret d'application n° 79-1038 du 3 décembre 1979, prévoit dans son article 1 :

«Ne peuvent être communiqués qu'après un délai de soixante ans :

- les archives des services du Président de la République et du Premier ministre ;
- les archives du ministre de l'intérieur et de l'administration préfectorale signalées lors de leur versement dans un dépôt d'archives publiques comme intéressant la sûreté de l'Etat ;
- les archives des services de la police nationale, mettant en cause la vie privée ou intéressant la sûreté de l'Etat ou la défense nationale ;
- les rapports des inspections générales des ministères intéressant la vie privée ou la sûreté de l'Etat ;
- les dossiers fiscaux et domaniaux contenant des éléments concernant le patrimoine des personnes physiques ou d'autres informations relatives à la vie privée ;
- les dossiers domaniaux contenant des informations intéressant la sûreté de l'Etat ou la défense nationale ;
- les documents mettant en cause les négociations financières monétaires et commerciales avec l'étranger ;
- les documents concernant les contentieux avec l'étranger, non réglés, qui intéressent l'Etat ou les personnes physiques ou morales françaises ;
- les archives ayant trait à la prospection et à l'exploitation minières ;
- les dossiers de dommages de guerre ;
- les archives de la défense nationale mentionnées à l'article 6 du décret n° 79-1035 du 3 décembre 1979 susvisé.»

J'ai obtenu des dérogations pour des cartons concernant les négociations de 1945-1954. J'ai également demandé une dérogation pour consulter les archives de la mission chargée de la décolonisation en 1977, sous la responsabilité de l'inspecteur Robert, alors rattaché au cabinet du Premier ministre, et dont même l'inventaire n'est pas communicable. Je n'ai obtenu une autorisation partielle de consultation qu'en juin 2008, trop tard pour pouvoir l'exploiter dans cette étude.

Quels territoires marquent-elles ? Ces frontières n'ont pas le même sens, leurs évidences ne sont pas identiques, elles n'ont pas nécessairement été envisagées explicitement comme des frontières ou des limites par les acteurs historiques. Cependant, arrive un moment où il est possible de constater leur existence par leur utilisation ou leur tracé. Ce sera l'objet de la première partie, où nous étudierons le processus de la création des frontières, que ce soit leur découverte ou leur invention.

Dans un premier chapitre nous présentons d'abord l'évolution territoriale de la Corne de l'Afrique dans la seconde partie du XIX^e siècle, principalement à partir d'une documentation générale de seconde main. Puis, nous étudions comment s'insère l'installation à Djibouti dans ce cadre général, avec la fixation de ses limites côtières face aux autres puissances coloniales. Nous présentons dans le deuxième chapitre comment se réalisent les premières versions des diverses frontières de Djibouti. A partir de la côte, ces frontières terrestres du territoire s'ébauchent, qu'elles soient internationales, frontières d'influence ou administratives.

Une fois reconnues, les frontières se modifient, se précisent, avant de se figer, parfois de disparaître ou de changer de signification. Elles connaissent deux évolutions possibles : leur existence devient de plus en plus évidente en même temps qu'elles se précisent et se figent, ou bien au contraire elles s'effacent, lentement ou brutalement. Dans ces processus, plusieurs frontières, ou visions de la frontière, peuvent s'opposer, reflétant les intérêts des acteurs qui les portent. Dans la deuxième partie nous étudions la résistance des frontières et de leur tracé sur le temps long : «vie et mort des frontières» donc, avec deux grands schémas possibles, les frontières dures qui résistent, et les frontières molles qui s'adaptent ou disparaissent.

Au troisième chapitre nous étudions les évolutions de deux frontières. La frontière occidentale, qui se construit par l'appropriation administrative du territoire, mais également en opposition au pays voisin, l'Éthiopie, occupé par l'Italie de 1936 à 1941. La frontière ferroviaire bascule autour de la Seconde Guerre mondiale : de la présence française en Éthiopie, symbolisée par la ville de Dire Dawa, à l'évolution du port de Djibouti pour satisfaire aux demandes éthiopiennes. Le quatrième chapitre est consacré à la fixation des frontières nationales, processus en plusieurs étapes pour les frontières terrestres (délimitation générale puis, sur le terrain, abornement), plus fluide pour les frontières maritimes. Cela nous permet de proposer une analyse de la résistance des frontières nationales djiboutiennes. Dans le cinquième chapitre, nous étudions des frontières moins formelles mais tout aussi structurantes : la fixation des limites administratives et la négociation des limites ethniques, en particulier autour de la question des pâturages.

Par leur existence et leurs fréquentations, les frontières génèrent des réalités, en altèrent d'autres. L'utilisation des frontières, ce qu'elles créent dans les territoires alors délimités (par exemple la question de la nationalité ou des droits et statuts personnels induits par les frontières administratives nationales ou

internes) mais aussi leurs franchissements (orthogonaux), leurs parcours (parallèles), les circulations et résistances qu'elles génèrent, est l'objet de la troisième partie.

Le sixième chapitre est consacré aux conséquences humaines des frontières, aux limitations qu'elles imposent. Les espaces délimités sont peuplés; la description et l'identification des habitants font partie intégrante de la réalisation frontalière. Générale dans un premier temps, cette identification passe progressivement des groupes aux individus, qui participent finalement d'une ultime frontière : la nationalité. C'est le préalable d'une nouvelle pratique : l'expulsion des éléments étrangers, dont nous étudions les débuts entre 1947 et 1963, puis une frontière improbable, qui va durant plus d'une décennie marquer physiquement le territoire djiboutien à partir de ces identifications individuelles : le barrage de Djibouti. Dans le septième et dernier chapitre nous étudions des franchissements de frontières : nomades, commerce, routes, mais aussi quelques parcours individuels marqués par la frontière. Enfin, nous évoquons les frontières au-delà des mers : celle de l'Arabie et celle de l'Empire colonial, dont Djibouti est une porte et une étape.

Cette organisation revient à suivre l'évolution des frontières. Elles sont d'abord reconnues, puis fixées et utilisées. Cela correspond partiellement à une périodisation, avec cependant des chevauchements entre les frontières et les périodes. La découverte des frontières se déroule du début de la présence coloniale jusqu'à 1930 environ, elles se transforment et se figent à partir des années 1920. Enfin, elles ont été et sont toujours utilisées.

Remarques sur la présentation

Les références bibliographiques

Hormis dans l'introduction et parfois la première mention, les ouvrages cités sont indiqués dans les notes simplement par les nom et prénom de l'auteur et l'année de publication, ce qui suffit pour les retrouver dans la bibliographie.

Pour les ouvrages ayant fait l'objet d'une réédition, c'est normalement l'année de la première édition qui sert de référence sauf si une édition postérieure comporte d'importantes modifications, ce qui permet de situer l'ouvrage. Par exemple, pour *Fronts et frontières* de Michel Foucher, l'édition de 1991 est une importante modification; en revanche, la réédition de 2006 du *Creuset français* de Gérard Noiriel reprend le texte de 1988 qui reste la référence.

Pour les auteurs originaires de la Corne de l'Afrique, où n'existent pas les noms de famille, nous indiquons les patronymes entiers (dans l'ordre : nom de l'individu, nom du père, éventuellement du grand-père).

Pour la présentation de la bibliographie, nous avons adapté la norme AFNOR Z 44-005 (ISO 960.2) ¹⁶⁶ à nos besoins, par exemple en indiquant en entier les éventuels prénoms.

En ce qui concerne les archives, les indications mentionnent le dépôt, éventuellement le fonds, la référence du carton, éventuellement celle du dossier et si besoin de la pièce.

Les toponymes

Dans le texte, nous utilisons la graphie de la carte «officielle» la plus récente. Dans les citations, les toponymes sont ceux du texte original. Pour les lieux situés en Ethiopie et Erythrée, les références sont les cartes de l'Ethiopian Mapping Agency : celles de 1979 au 1/250 000^e pour la frontière et de 1985, rééditée en 2006, au 1/2 000 000^e pour les régions éloignées de Djibouti («Addis Abeba», «Assab», «Dire Dawa»...). Pour Djibouti, la carte IGN de 1992 au 1/200 000^e est la référence. Pour les toponymes qui ne se trouvent pas sur ces cartes, nous utilisons la graphie de la carte ou du texte le plus récent qui le mentionne (voir le «répertoire de toponymes frontaliers» en annexe).

Un problème se pose avec les toponymes somaliens. Ni les cartes de 1979, ni celle de 1992 ne décrivent la Somalie, qui est laissée en blanc. Nous utilisons donc la graphie de la carte IGN de 1947 au 1/200 000^e ou de la carte éthiopienne de 1985.

Noms de groupes ethniques et titulatures

Pour l'accord des noms des groupes ethniques africains (issa, afar, oromo, somali...), nous suivons la méthode proposée par le Centre de formation professionnel des journalistes : *«Les ethnologues laissent invariables les noms de peuples, d'ethnie, principalement parce que ces termes sont déjà, dans leur propre langue, des pluriels. (...) Toutefois de nombreux dictionnaires ont francisés ces termes, par l'ajout d'un s au pluriel. L'usage est donc mal fixé — mais l'on recommandera d'opter en faveur d'une uniformisation “à la française” (...). L'accord en genre de ces mots (...) ne peut être résolu*

¹⁶⁶ Détaillée sur <www.agropolis.fr/ist/guide/comment_traiter/presentation_biblio/1_presentation_biblio.html>.

systématiquement par l'adjonction d'un e, et cela explique aussi très certainement pourquoi de nombreux auteurs se réfugient dans l'invariabilité » ¹⁶⁷. Nous accordons les noms d'ethnie en nombre et en genre si cela ne modifie pas leur prononciation, et ne mettons une majuscule initiale que lorsqu'ils sont utilisés comme substantifs. Dans les citations, la graphie d'origine des ethnonymes est toujours conservée.

Nous avons conservé les titulatures de la littérature coloniale – «sultan» et «vizir» – pour les Afars ¹⁶⁸. Pour les Ethiopiens, nous utilisons les titres usuels, en italique.

Les patronymes

Pour les patronymes non-européens, écrits en arabe ou avec le syllabaire ge'ez, nous n'utilisons pas une transcription scientifique qui alourdit le texte sans être utile à un travail non linguistique. Pour le syllabaire ge'ez, utilisé en amharique, nous avons adapté la transcription de Marcel Cohen ¹⁶⁹, en écrivant la première vocalisation «ä», la sixième «ë» quand elle est prononcée, la lettre ጃ (son «dj») transcrit par «j» et ጥ (son «tch») transcrit par «ch». Cependant, nous conservons la graphie usuelle («Menelik», «Haile Selasse»...) de certains patronymes, et nous utilisons les transcriptions proposées par Bahru Zewde [2002] pour les noms abyssins et Didier Morin [2004] pour les noms afars, lorsqu'elles existent.

Les citations

Pour limiter les ambiguïtés et éviter les contre-sens, les citations sont toujours en italique, en langue originale et le plus proche possible de l'original. Lorsqu'elles sont en langue étrangère, une traduction en français est proposée en note.

Cartographie

Beaucoup des cartes présentées dans cette étude ont été réalisées à partir d'un fond de carte élaboré en modifiant légèrement une carte vectorielle à petite échelle de la Corne de l'Afrique du service cartographique des Nations Unies ¹⁷⁰. Le résultat n'est pas assez précis pour garantir les positions indiquées à une plus grande échelle.

¹⁶⁷ Colignon (Jean-Pierre), Decourt (Jacques), *Accords parfaits*, Les guides du CFPJ n° 35, mai 1993, p. 88-89.

¹⁶⁸ Une description de la titulature afar se trouve dans Fontrier (Marc) [2003], p. 33.

¹⁶⁹ Cohen (Marcel), *Traité de langue amharique (Abyssinie)*, Paris, Institut d'ethnologie n° XXIV, 1936 (rééd. 1970), pp. 17-18.

¹⁷⁰ <<http://www.un.org/Depts/Cartographic/french/htmain.htm>>, carte n° 4188.

Première partie

Créer les frontières

(de l'installation coloniale aux années 1920)

Chapitre I

Premiers contacts : la découverte des frontières

Au début du XIX^e siècle, l'espace djiboutien n'est ni nommé ni pensé. Il ne s'agit pas alors d'un territoire, mais simplement d'un potentiel, d'un indéfini. Nous allons d'abord montrer les réalités dans lesquelles s'est inséré ce qui est devenu Djibouti. Nous présentons d'abord à grands traits l'aire politique large à laquelle il participe, la Corne de l'Afrique et la partie méridionale de la mer Rouge, puis étudions les premières réalisations frontalières, à partir desquelles sont envisagées les caractéristiques spécifiques de cet espace à construire.

I-1 – La construction des espaces dans la Corne de l'Afrique au XIX^e siècle

Entre 1860 et 1898, se mettent en place à grands traits, dans la Corne de l'Afrique, les contours de territoires qui persistent jusqu'à nos jours. Les travaux du canal de Suez, dont le principe est accepté par l'Egypte en 1854, débutent en 1859. La création de cette infrastructure maritime marque un changement de période pour la mer Rouge, qui devient une véritable «porte de la Méditerranée». Durant les quatre décennies suivantes, se déroulent les événements qui aboutissent à la création des espaces politiques contemporains : Somalie, Somaliland, Djibouti, Ethiopie, Erythrée, Soudan, Kenya, Yémen... Ces réalisations se déroulent dans la dialectique des rapports de force coloniaux mais également des réalités locales, bien que les Etats contemporains ne correspondent pas à des espaces politiques antérieurs. A la fin du XIX^e siècle, Adwa, puis Fachoda sonnent la fin de la partie : les équilibres sont trouvés. C'est le cadre territorial créé à ce moment qui conditionnera le XX^e siècle.

Nous allons décrire rapidement cette mise en place dans la partie méridionale de la mer Rouge, en faisant des haltes aux moments significatifs. Pour rendre les espaces plus lisibles, nous les avons placés sur des cartes, sans en définir des limites précises car il n'est aujourd'hui pas possible pour cette époque et cette région de les connaître, ni même d'être certain que cela aurait un sens.

Cette étude des espaces, des fabrications territoriales, n'est pas une histoire politique de la mer Rouge ou de la Corne de l'Afrique au XIX^e siècle. Cette période est actuellement l'objet de nombreuses recherches qui en renouvellent profondément la compréhension. Il s'agit simplement d'une introduction au cadre spatial large dans lequel s'inscrit ce travail. Nous étudierons principalement les évolutions sur les rivages de la mer Rouge, les incursions européennes et égyptiennes à l'intérieur de la Corne et la construction de

l’Ethiopie. Nous avons utilisé des histoires générales de l’Ethiopie ¹, de l’Egypte ², du Soudan ³ et de l’empire ottoman ⁴, quelques études plus ponctuelles et des sources diplomatiques et coloniales européennes.

Situation générale avant 1860

Avant de présenter chronologiquement les dernières décennies du XIX^e siècle, il faut évoquer la situation territoriale antérieure et les questions de souveraineté dans la mer Rouge, dans l’océan Indien et sur les rivages de la Corne, avec les premières incursions européennes, et enfin les relations avec l’intérieur, principalement l’Abyssinie.

Avant le troisième tiers du XIX^e siècle, la colonisation au sens actuel du mot n’existe pas en Afrique orientale. Les puissances européennes engagées hors d’Europe, principalement la France et l’Angleterre, ne possèdent que quelques points isolés, quelques comptoirs. Aucune ne maîtrise de vastes territoires sur lesquels s’applique une politique d’exploitation coloniale ⁵.

En 1825, le premier bateau à vapeur pénètre dans l’océan Indien par Le Cap : il est britannique. Les Anglais organisent alors des liaisons régulières entre Europe et l’Inde. Le besoin d’un dépôt de charbon dans la région se fait sentir et il est installé en 1829 à Aden, qui devient une colonie anglaise en 1839 ⁶, porte de la «route impériale» vers l’Inde.

«La possession des “portes” de la Méditerranée, de la porte de la Mer Rouge et, dès 1825, de la meilleure base navale sur la voie maritime qui unit l’Océan Indien au Pacifique, a été étroitement associée à l’essor de la politique britannique dans le monde» ⁷.

L’Angleterre s’est installée en Nouvelle-Zélande en 1814, au Cap en 1815, et occupe Singapour en 1819. Entre 1826 et 1852, elle conquiert la Birmanie, se fait céder Hong-Kong en 1842 et occupe le Natal la même année pour «prévenir une possible implantation française» ⁸. La conquête de l’Inde, commencée au Bengale en 1772, se poursuit jusqu’à l’annexion du Penjab en 1859.

La présence française dans l’océan Indien est peu importante. Les îles colonisées aux XVII^e (en 1642, l’île Bourbon, devenue La Réunion en 1793) et XVIII^e siècles (en 1710, l’île de France, devenue Maurice), et les Etablissements français dans l’Inde (Pondichéry depuis 1674, Chandernagor depuis 1686, Mahé depuis 1721-27, Karikal depuis 1739) sont perdus en 1810. Seuls les Comptoirs des Indes et La Réunion sont récupérés en 1815. Mayotte, une île des Comores, est conquise en 1843. Sous l’impulsion

¹ Rubenson (Sven), *The Survival of Ethiopian Independance*, Kuraz, Addis Abeba, 1976 (qui inclut des cartes du nord de l’Ethiopie très utiles pour la localisation des toponymes, en particulier p. 216 et 291).

Bahru Zewde, *A History of Modern Ethiopia - 1855-1974*, Eastern African Studies, London, 1991 (2^e éd. 1999)

Marcus (Harold G.), *A History of Ethiopia*, University of California Press, Berkeley, London, 1994.

² Daly (W.) ed., *Cambridge history of Egypt*, vol. 2, Cambridge University Press, 1998.

Les travaux dirigés par Georges Douin [1936-1944] et réalisés à partir des archives égyptiennes sont une source importante pour les études postérieures.

³ Holt (P. M.), *The Mahdist State in the Sudan - 1881-1898*, Clarendon Press, Oxford, 1958 (rééd. 1970).

Holt (P.M.), Daly (M. W.), *The History of the Soudan - From the Coming of Islam to the Present Day*, Weidenfeld and Nicholson, London, 1979 (1^{re} édition 1961).

⁴ Mantran (Robert), *Histoire de l’Empire Ottoman*, Fayard, Paris, 1989.

⁵ Telle qu’elle est décrite par exemple dans Bouvier (Jean), Girault (René) et Thobie (Jacques) [1986].

⁶ selon Hamilton (David) [1965] (qui fait référence à un article de Pankhurst (Richard), in «Ethiopia Observer», vol. VIII, n° 1, p. 42), l’installation à Aden est liée aux pillages de navires britanniques «which seemed, to the British, quite literally intolerable» p. 31 [Qui était insupportable pour les Britanniques].

⁷ Duroselle (Jean-Baptiste) et Renouvin (Pierre) [1964], p.19.

⁸ Bourde (André), «Britannique (Empire)» in *Encyclopaedia Universalis*, t.3, Paris, 1985, p.1007.

du ministère de la Marine, qui administre La Réunion, au début du XIX^e siècle, y sont introduites des plantations de cannes à sucre très demandeuses de main d'œuvre, qu'il faudra aller chercher sur les terres continentales. Un consulat français est ouvert à Aden en 1857, confié au frère d'un planteur de La Réunion, Henri Lambert.

La France commence ensuite une expansion territoriale dans le Pacifique et en Asie du Sud-Est. Saïgon est occupée en 1859 et Le Duc Tho cède trois des six provinces de Cochinchine à la France par le traité de Hué en 1862. Le premier consulat français à Manille est ouvert en 1836, année de la première apparition à Tahiti, où les Anglais sont présents depuis 1796.

Au sud de la Corne, les Occidentaux s'intéressent à Zanzibar, qui dépend officiellement du sultan de Mascate (Oman) depuis le XVII^e siècle. Les Américains sont les premiers à y ouvrir un consulat en 1839, suivis par les Anglais en 1841. En 1844, la France obtient d'y ouvrir une agence consulaire à son tour et signe un traité de commerce avec le sultan d'Oman⁹. L'influence anglaise reste cependant prédominante à Zanzibar et Oman.

A l'autre extrémité de la mer Rouge, en Egypte, après le départ des troupes françaises en 1801, puis la reconnaissance par l'Angleterre de la souveraineté turque sur l'Egypte¹⁰, Muhammad 'Ali est nommé *wali* d'Egypte par le sultan ottoman Salim en 1805. Il parvient à s'imposer aux Mameluks, qui sont en grande partie massacrés en 1811, puis expulsés. A partir des années 1820, *«la France possède dans la nouvelle Egypte une influence solide : ses officiers ont organisé l'armée; ses techniciens ont eu un rôle prépondérant dans la révolution économique»*¹¹ : une mission dirigée par le général français Boyer crée un ensemble d'écoles militaires et techniques à partir de 1824, le marseillais Clot y ouvre la première école de médecine en 1827.

Sur la côte orientale de la mer Rouge, une première expédition égyptienne réalisée en 1811 à la demande du nouveau sultan de Constantinople, Mahmud II, est un échec. Puis au début de 1813, l'Egypte occupe Jeddah, La Mecque et Médine dont les wahhabites avaient exclu les Turcs en 1807. Après une courte trêve en 1815-1816, la capitale wahhabite, Dar'iyya, à côté de l'actuelle Ryad, est complètement rasée en 1818. L'Egypte garde le contrôle du Hejaz et des côtes arabes de la mer Rouge jusqu'en 1841, malgré l'évacuation des régions centrales du Nadj en 1824 devant les forces du second royaume wahhabite¹² et la révolte des troupes albanaises de Jeddah en 1832. L'Egypte étend son influence au sud de la péninsule, avec l'accord de 1819, par lequel le Yémen s'engage à lui payer tribut, mais récupère Hodeida. Parallèlement l'Angleterre obtient des concessions à Moka par le traité du 15 janvier 1821, avant de prendre possession d'Aden en 1829.

En 1820, à la recherche d'or et d'esclaves, l'Egypte entreprend la conquête du Soudan. Elle occupe la région de Kasala en 1840¹³. Au nord-est, elle attaque la Syrie ottomane en 1831, occupe Acre en mai 1832 et progresse en Anatolie du sud jusqu'à la paix de Kutahia, en mai 1833, qui reconnaît l'autonomie

⁹ Dorese (Jean) [1971], Auber, [1955].

¹⁰ Au traité d'Amiens, mars 1802.

¹¹ Renouvin (Pierre) [1954], t. 5, p.116.

¹² Hassan Ahmed Ibrahim, *The Egyptian Empire, 1805-1885*, in Daly (M. W.), ed. [1998].

¹³ Holt (P.M.), Daly (M.W.) [1979]. C'est alors qu'est créé ce qui n'est au début qu'un poste militaire.

du pacha égyptien. Une nouvelle offensive égyptienne en 1839 est bloquée par un débarquement britannique à Beyrouth en septembre 1840. Le 1^{er} juin 1841 *«the sultan issued a firman naming Muhammad 'Ali governor of Egypt for life and granting his male descendant hereditary right to office»* ¹⁴. En contre-partie, l'Égypte abandonne la Crète, la Syrie et l'Arabie, où ses possessions sont transférées à la Turquie.

La côte occidentale de la mer Rouge

Dans la Corne même, la présence économique et commerciale européenne est presque inexistante. Des consuls français et anglais sont présents à Massawa et font des incursions dans l'intérieur (Degoutin à Massawa dès 1841 pour la France; Plowden, pour l'Angleterre, signe un traité de commerce avec l'Éthiopie en 1849). Cependant la présence européenne reste extrêmement faible : au début des années 1840, seuls un ou deux navires européens y passent chaque année ¹⁵.

À Aden, quinze ans plus tard, 112 navires occidentaux s'arrêtent entre le 1^{er} mai 1856 et le 30 avril 1857, et 161 entre le 1^{er} mai 1857 et le 30 avril 1858 ¹⁶. La même source indique la nationalité de ces navires :

Nationalité	1856-57	1857-58
Anglais	88	121
Français	5	14
Américains	12	12
Allemands	11	3
Total	112	161

Dans ce trafic modeste, la prédominance anglaise est nette. Aden est un port britannique et l'Angleterre est à cette époque la principale puissance maritime mondiale, loin devant la France. Il s'agit principalement de navires à voile – et non à vapeur – jusqu'aux environs de 1880 ¹⁷. Cependant le trafic s'organise puisqu'en septembre 1851, sont créées les «Messageries nationales», qui deviendront «Messageries impériales», puis «Messageries maritimes» en 1871. Elles seront le moyen du commerce et des transports français entre Marseille, l'Indochine et Madagascar via Djibouti. Les Italiens ouvrent une ligne maritime entre Gênes et l'Inde en 1869, gérée par la Compagnie Rubattino qui sert aussi de prête-nom pour l'achat d'Assab ¹⁸.

Entre 1840 et 1860, plusieurs tentatives sans suite ont lieu pour créer une installation commerciale française aux environs de Massawa. Théophile Lefebvre ¹⁹, officier de marine, apprend l'arabe et l'amharique au Caire à la fin des années 1830. Il arrive à Adwa pour une mission botanique en 1839, et

¹⁴ Khaled Fahmy, *The era of Muhammad 'Ali Pasha, 1805-1848*, in Daly (M. W.), ed. [1998] [Le sultan promulgua un firman nommant Muhammad 'Ali gouverneur d'Égypte à vie et reconnaissant à ses descendants mâles un droit héréditaire à cette charge].

¹⁵ MAE, CCC, Massawa, t.1, consul (Degoutin) à Guizot, 20 avril 1841. Il déplore que Massawa «a[it] été négligé par les Européens», bien qu'elle «pourra[it] à l'avenir offrir des avantages aux commerçants français».

¹⁶ AAEEF, CCC, Aden, t.1.

¹⁷ Toussaint [1981].

¹⁸ Voir chapitre 2. C'est aussi la Compagnie Rubattino qui achète aux Anglais en 1880 le chemin de fer de la Goulette en Tunisie, avant que le traité du Bardo n'y crée le protectorat français en mai 1881 (Milza (Pierre), [1981]).

¹⁹ Charlemagne-Théophile Lefebvre, né en 1811 à Nantes, enseigne de vaisseau. Malécot (Georges), [1972], p. 25.

signe un traité début 1840 avec Webe Hayla-Maryam, ደጃች (*däjjach*)²⁰ du Tigre, qui lui cède la baie d'«Amphile», au sud de Massawa. Malgré le voyage de Lefebvre à Paris d'avril à septembre 1840 avec une délégation tigréenne, l'accord est rejeté par le gouvernement français, qui considère qu'il s'agit d'un territoire ottoman sur lequel Webe n'a pas d'autorité²¹. Lefebvre séjourne encore au Tigre de 1841 à 1843, sans obtenir d'autre résultat territorial :

«La guerre d'Abyssinie semble avoir désabusé ces Messieurs sur leurs projets d'investissement au nom du Roi des Français. M. Lefebvre m'écrit [le 20/8] (...) que puisque la France ne vient pas à son secours pour s'emparer de la province d'Amphilah, comme on lui avait promis (...) il va terminer quelques travaux scientifiques et il rentrera en France. (...) Je pense que c'est ce qu'il pourra faire de mieux»²².

Le 12 septembre 1840, des agents de la Compagnie nanto-bordelaise²³ achètent Edd, port situé au sud de Massawa, pour 12 000 thalers²⁴. Alexandre Degoutin, consul de France à Massawa de 1841 à 1848, rachète le territoire 25 000 francs en juin 1850, puis le cède 50 000 francs en 1857 aux Etablissements Pastré Frères, commerçants marseillais établis en Egypte. Ne parvenant pas à l'exploiter, ces derniers le proposent en 1858 au gouvernement français, qui envoie en 1859 une mission dirigée par le comte Stanislas Russel pour analyser la situation. Au lieu du territoire proposé, il finit par acheter à un représentant de Negusse, *ras* du Tigre, Zula et les îles avoisinantes (dans la baie d'Adulis, au sud de Massawa), par un accord daté du 29 décembre 1859²⁵, mais le gouvernement français ne le suit pas non plus. Il n'y a pas de prise de possession et la zone est rapidement occupée par la Turquie²⁶.

L'intérieur de la Corne

L'Abyssinie, hauts plateaux du Nord de l'Ethiopie, est divisée. Les pouvoirs locaux sont formellement soumis à l'autorité de l'empereur, mais les conflits internes dominent, principalement entre le Semen et le Tigre²⁷. Le Sud de l'Ethiopie actuelle n'est pas alors intégré dans le système politico-stratégique éthiopien²⁸. Sahlä Selasse, *negus* du Shoa (1813-1847) très indépendant du Nord, en commence la conquête pour son compte.

Après avoir mis fin, en 1853, à la domination des Wära Séh, Kasa Haylu se fait couronner *negus* (ንጉሥ ነገሥት) sous le nom de Tewodros en février 1855, avec l'ambition d'unifier le pays sous sa direction. Il soumet le Nord, puis le Wälo et le Shoa dès 1855²⁹. Pour lutter contre les Egyptiens, il recherche l'aide

²⁰ Baeteman (J.) [1929], col. 922, et col. 826 : «*chef qui campe devant la tente du roi*».

²¹ Ciglio (Carlo) [1958], Malécot (Georges) [1972].

²² AMAE, CCC, Massawa, t. 1, 1840-1859, lettre de Degoutin (consul à Massawa) à Guizot (secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères), du 1/9/1842.

²³ Edmond Combes et Frédéric Broquant.

²⁴ Une traduction en anglais de l'acte se trouve dans Rubenson (Sven), [1987], p. 46. Le lieu s'appelle 'Iddi en afar (Morin, (Didier), [2004]). Le MAE contestera qu'il puisse s'agir d'une cession de souveraineté, le vendeur n'étant pas légitime pour cela.

²⁵ Sur la mission Russel, voir Rubenson (Sven) [1976], p. 200-206. Ciglio (Carlo), [1958], chap. 2, mentionne le 21 janvier 1860 pour ce traité. Pour Sven Rubenson : «*It seems most probable that both of the treaties (...) were drawn up (...) in mid-January*», p. 202 [Il semble très probable que les deux traités (...) ont été réalisés (...) mi-janvier], mais de toute façon ces textes n'ont aucune valeur juridique.

²⁶ ANOM, Affaires politiques 139/3, «Note sur les droits de la France à la côte orientale d'Afrique», 28/3/1883.

²⁷ Pour une analyse de la structure politique en Ethiopie durant la période dite «Zamana Masafent», c'est à dire avant Tewodros, voir Shiferaw Bekele [1990].

²⁸ Bahru Zewde [1991], chap. 1.

²⁹ Rubenson (Sven) [1976], bataille de Bereket, le 19 novembre 1855.

de l'Europe, au nom du combat des chrétiens contre l'islam. Il recrute des artisans européens et installe une école technique pour former des cadres, et surtout fabriquer des armes ³⁰. Mais les pouvoirs locaux restent forts, et Tewodros doit maintenir constamment son armée en campagne pour conserver son autorité.

Très peu d'Européens se sont rendus en Ethiopie depuis l'expulsion des jésuites en 1632. En 1805, un Britannique, Henry Salt, futur consul général du Royaume-Uni en Egypte, rencontre Wäldä Selasse, *ras* du Tigre. En 1841, un autre Britannique, Cornelius Harris, signe un traité avec Sahlä Selasse. Mais aucune préoccupation territoriale n'apparaît alors.

En 1839, Charles Rochet ³¹, chimiste installé en Egypte, arrive à Tadjoura, projetant une traversée de l'Afrique. Il séjourne à la cour de Sahlä Sellase du Shoa jusqu'en mars 1840, puis retourne en France. Il revient auprès de Sahlä Selasse puis ramène en France un traité d'amitié, signé en 1843, qui organise la présence des Européens au Shoa. Il faut noter que pour Sven Rubenson, l'étude des caractéristiques épigraphiques de ce document *«led me to conclude that Sahle Sillasse refused to sign and that Rochet committed a fraud»* ³².

1860 : avant les Européens

En 1860, comme le montre la carte de la page suivante, le seul pays européen à disposer d'une implantation dans la partie méridionale de la mer Rouge est la Grande-Bretagne, avec Aden depuis 1839. Robert Moresby aurait également acheté les îles Musha, dans le golfe de Tadjoura, au nom de l'Angleterre le 19 août 1840 ³³, mais sans jamais en prendre possession.

La Turquie, qui occupe Jeddah, la Mecque et Medine depuis 1847 ³⁴, Suakin et l'île de Massawa depuis 1849, s'assure le contrôle de toute la baie au sud de Massawa (Adulis, Edd et Zula) en 1860, après le passage de la mission de Russel. L'Egypte, toujours vassale théorique de la Turquie, est maîtresse du Nord du Soudan, où ses droits sont reconnus depuis 1841, et de la région de Kasala depuis 1840.

Sur la côte *«in 1846, (...) Istanbul granted the ports [of Suakim and Massawa] to the Pasha on a lease, renewable annually, in return for an increase in tribute. But this lease was terminated in 1849 under British pressure, and another fifteen years passed before the ports were permanently annexed to Egyptian Sudan in 1865»* ³⁵.

³⁰ Bahru Zewde [1991], chap. 2.

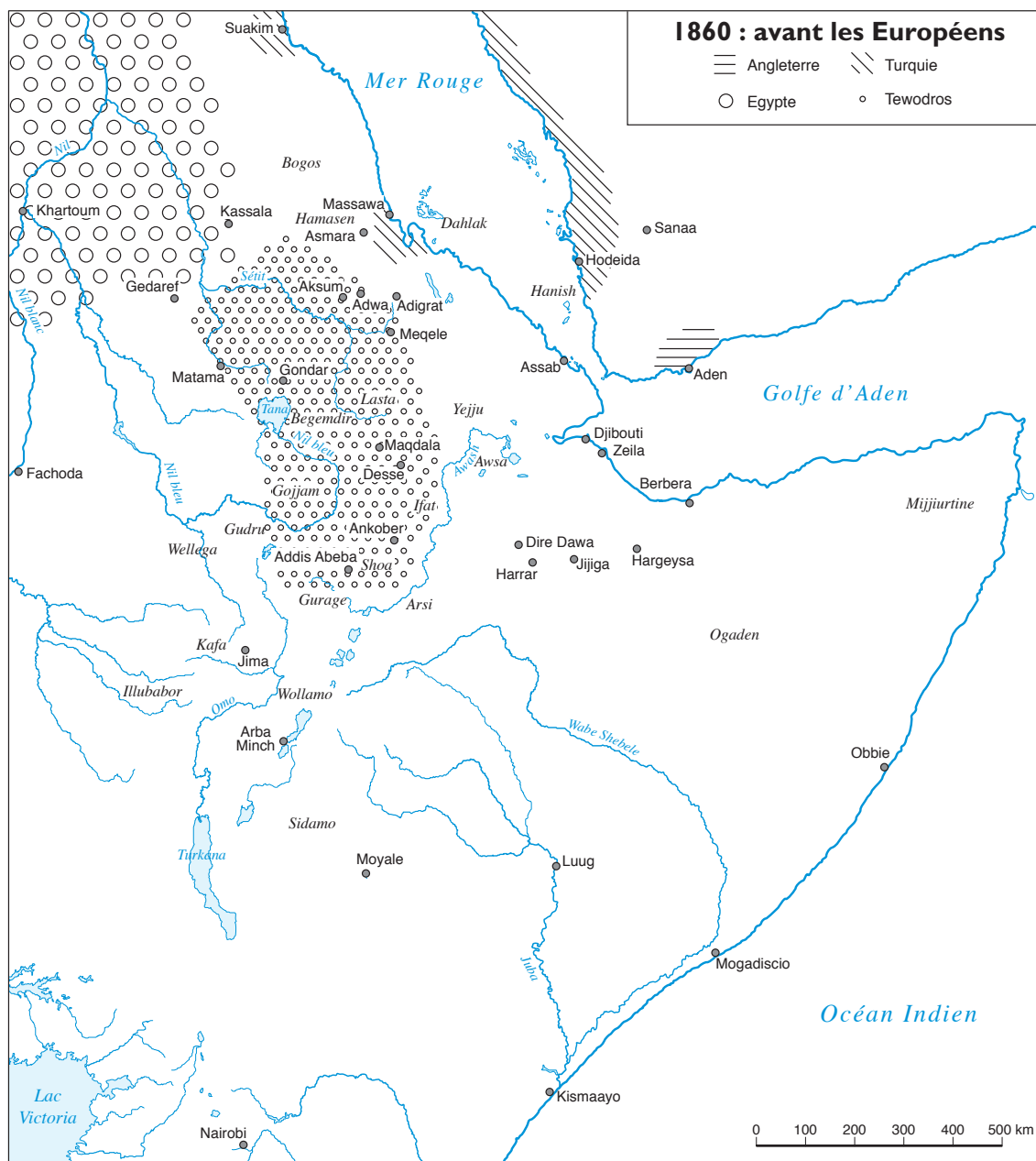
³¹ Né en 1801 à Héricourt, dit Rochet d'Héricourt.

³² Rubenson (Sven) [1987], p. 83, [m'amène à conclure que Sahlä Selasse a refusé de signer et que Rochet a créé un faux].

³³ Hamilton (David) [1965].

³⁴ Le sultan de Sanaa reconnaît la suzeraineté turque en 1849.

³⁵ Hassan Ahmed Ibrahim [1998], p. 210. [En 1846 (...) Istambul concède les ports (de Suakim et Massawa) au pacha avec un bail d'un an, en échange d'une augmentation du tribut. Mais le bail se termine en 1849, à la demande des Britanniques, et il se passe quinze ans avant que les ports soient annexés définitivement par le Soudan égyptien en 1865].



Henri Lambert, originaire de la Réunion, consul honoraire de France à Aden du 2 septembre 1857 à sa démission le 20 avril 1859, transmet en juillet 1858 deux demandes de protectorat français dans la Corne : une d'Abu Bekr pour une partie du golfe de Tadjoura, et une d'Haile Salasse pour le Shoa ³⁶, qui restent sans suites. Le 4 juin 1859, Lambert est assassiné dans la baie de Tadjoura sur ordre de Ali Shermake, titulaire des douanes de Zeila et rival d'Abu Bekr ³⁷.

Après diverses péripéties, le commandant de la Station navale de la Côte orientale d'Afrique (basée à la Réunion), le vicomte Alphonse Fleuriot de Langle, est chargé d'une enquête. Elle débouche sur l'arrestation des coupables, dont Ali Shermake qui meurt à Aden, qui sont remis aux autorités turques.

³⁶ Brunswick (Henri) [1968], p. 36, reprend cette dernière demande. Elle est mentionnée dans un courrier de Lambert au MAE, du 16/7/1858 (MAE, Afrique 63, p. 43, cité dans Malécot (Georges), note 2, p. 87). Georges Malécot note que le dirigeant du Shoa à ce moment est un fils de Sahlä Selasse, Hayle Mikael (qui a succédé à son frère, Hayle Malekot, le père de Menelik, mort en 1856), alors soumis à Tewodros. Cette erreur de nom renforce les doutes sur la réalité et la signification de cette demande. A propos de la proposition d'Abu Bekr, voir Joint Daguenet (Roger) [1992], p. 91 et Fontrier (Marc) [2003], pp. 79-82.

³⁷ Sur l'assassinat d'Henri Lambert, son activité à Aden et la mission de Fleuriot de Langle, voir Joint Daguenet (Roger) [1992].

Parallèlement, une ambassade du sultan de Tadjoura se rend en France et cède le 11 mars 1862 la portion de mer et de côte entre le ras Douméra et Raïssâli, pour 10 000 thalers. Une prise de possession formelle par le «Curieux» a lieu le 20 mai 1862, sans aucune installation permanente ou temporaire.

En Abyssinie, Tewodros, qui a installé sa capitale à Mäqdäla, s'impose au Tigre en 1860. Cependant son pouvoir reste faible, et le sud lui échappe à partir de 1859, tandis que le Gojjam et le Wälo sont en semi-rébellion permanente. Pour maintenir son autorité, il tente de développer les contacts avec l'Europe, crée une manufacture d'armes et s'oppose au clergé, qui ne paye pas d'impôts, en installant des paysans taxables sur ses terres ³⁸.

Au début des années 1860, il n'existe donc pas d'installation européenne dans la Corne. Seule l'Egypte est présente physiquement et contrôle quelques points sur la côte. Les diverses «acquisitions» réalisées dans des conditions juridiques douteuses n'ont pas encore donné suite à aucune concrétisation sur le terrain. L'intérieur est très divisé, même si une souveraineté théorique s'exerce sur le Nord.

Les travaux du canal de Suez, financés par la France, commencent en 1859. Cependant leur impact reste faible sur la présence occidentale dans la région, traversée par une ligne maritime avec transbordement le long de l'isthme depuis 1829. En 1867, le premier navire franchit le canal, qui est inauguré en 1869. Les Britanniques conservent Aden et les Français n'utilisent pas les droits qu'ils ont acquis à Obock, estimant que leur domination sur le canal suffit à leurs besoins.

En 1864, la Turquie occupe Zeila, avant de transférer sa souveraineté sur les côtes de la mer Rouge à l'Egypte entre 1865 et 1866. En Egypte, le khédive Isma'il, au pouvoir à partir de 1863, relance la conquête du Soudan.

A l'intérieur, les oppositions se coalisent contre Tewodros et son emprise territoriale se réduit. En 1862, affaibli et déçu de ne pas recevoir de soutien de l'Europe, il prend en otage quelques Anglais, dont le consul Cameron.

1870 : premières confrontations avec l'extérieur

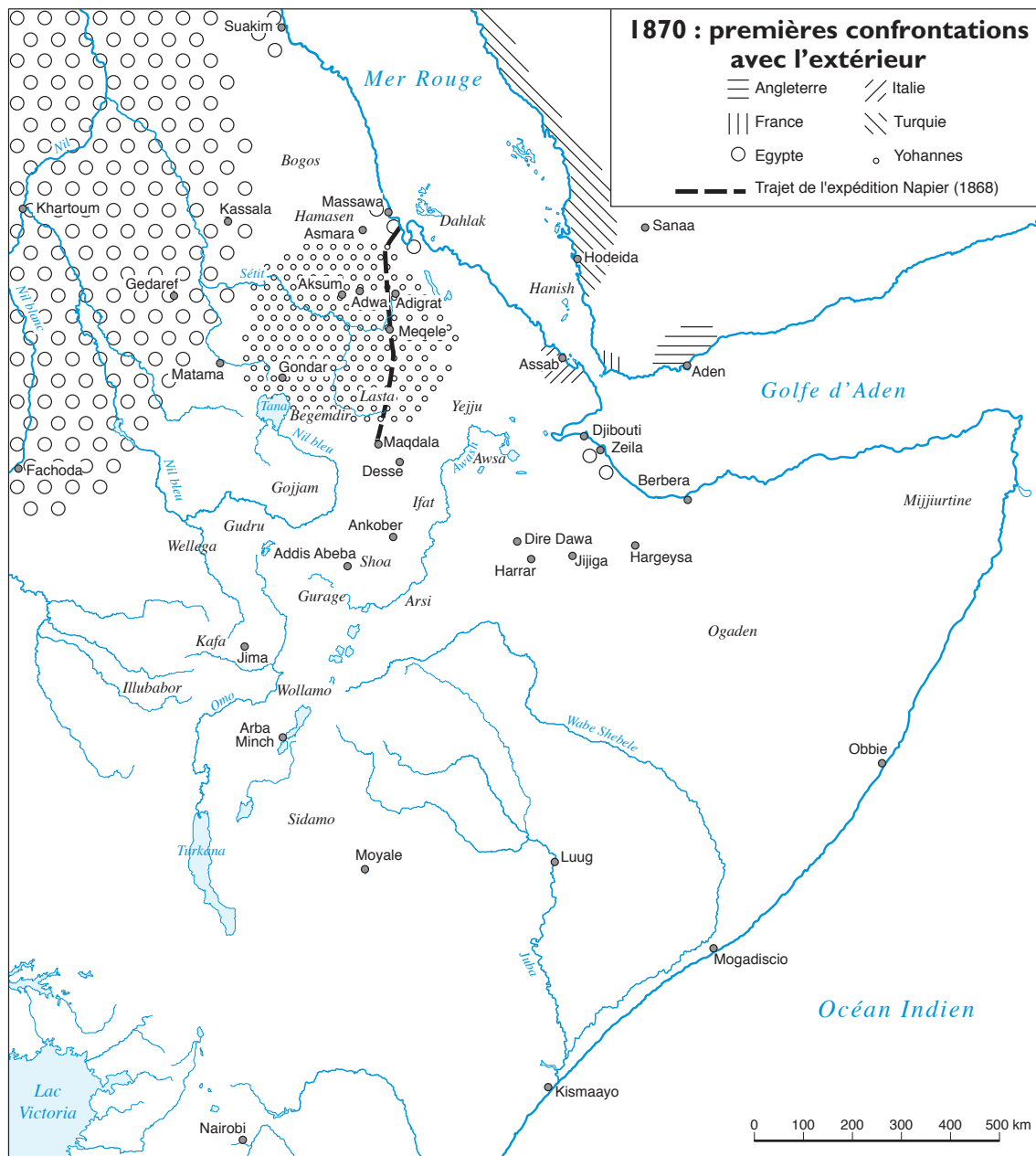
Une expédition militaire britannique est envoyée depuis l'Inde pour délivrer ces otages. Dirigés par le général Napier, 30 000 hommes débarquent à Zula, dans la baie de Massawa en octobre 1867, puis parcourent l'Abyssinie centrale jusqu'à Mäqdäla, et repartent après le suicide de Tewodros en avril 1868 ³⁹.

«Why, it is often asked, did the British withdraw after they had managed to penetrate to the very heart of Ethiopia ? The puzzle ceases to be a puzzle when we recall the fact that the Napier expedition antedated the European scramble for African colonial possession by almost two decades» ⁴⁰.

³⁸ Bahru Zewde [1991].

³⁹ Bahru Zewde, [1991], p. 40 : *«The war had been won by the British before a shot was fired. Not only was Tewodros deserted by his followers, but some of his enemies had decided to do everything possible to expedite the march of the British troops»*. [La guerre a été gagnée par les Britanniques avant de tirer un coup de feu. Non seulement Tewodros était abandonné par ses soutiens, mais certains de ses ennemis avaient décidé de tout faire pour accélérer l'avance des troupes anglaises].

⁴⁰ Bahru Zewde, [1991], p. 41. [Pourquoi, demande-t-on souvent, les Anglais sont-ils partis après avoir réussi à pénétrer au cœur de l'Ethiopie ? La réponse devient claire quand on rappelle que l'expédition Napier précède le partage de l'Afrique par les puissances européennes de près de deux décennies].



Cette expédition n'a pas de conséquences territoriales directes ⁴¹, mais elle influence la situation politique intérieure de la Corne ⁴². Kasa Mercha, *ras* du Tigre qui a aidé les Anglais, récupère des armes laissées par l'expédition ⁴³. Il devient empereur en janvier 1872 sous le nom de Yohannes, après avoir capturé en juillet 1871 un autre prétendant, Gobäze, qui avait été couronné sous le nom de Tekle Gyorgis en août

⁴¹ Selon Rubeson (Sven) [1990], ce ne fut pas une défaite éthiopienne : «*The British made it very clear that they were not going to war with Ethiopia*» [Les Britanniques exposèrent clairement qu'ils n'étaient pas en guerre avec l'Ethiopie], p. 12.

⁴² L'interprétation de cet épisode est encore discutée. Pour Sven Rubenson [1976], c'est presque un non-événement : «*For the viewpoint of Ethiopian history, Meqdela, as such, represents no more than an incident. A foreign army marched peacefully through the Ethiopian countryside to a mountain prison in the interior, fought a battle of two or three hours almost without casualties, released a number of prisoners and left again. At the same time, a ruler who, for reason that had nothing to do with the campaign (...) ended his life by committing suicide*» (p. 285). [Du point de vue de l'histoire de l'Ethiopie, Mäqdäla, en soi, n'est qu'un incident. Une armée étrangère parcourt paisiblement l'intérieur de l'Ethiopie jusqu'à une prison montagneuse, engage une bataille de deux ou trois heures presque sans victimes, libère un certain nombre de prisonniers et s'en va. Au même moment, un dirigeant, pour des raisons qui n'ont rien à voir avec cette expédition (...), se suicide].

⁴³ Bahru Zewde parle de 6 canons, 850 mousquets et fusils, des munitions et d'un instructeur : J.C. Kirkham.

1868. Yohannes assure son contrôle sur le Nord jusqu'aux territoires égyptiens du Soudan ⁴⁴, mais le Sud, en particulier le Shoa dirigé par Menelik depuis 1865, reste insoumis.

En 1869, l'Italie fait ses premiers pas à Assab, avec l'achat d'un territoire par Giuseppe Sapeto ⁴⁵ pour le compte du gouvernement italien qui ne souhaite pas apparaître directement. Cet achat est confirmé au nom de la société de navigation Rubattino le 11 mars 1870, toujours en sous-main du gouvernement ⁴⁶. Les Affaires étrangères italiennes informent leur consul à Alexandrie pour qu'il intervienne auprès des autorités égyptiennes :

«Il governo del Re (...) [ha deciso] di proteggere la fondazione di quello stabilimento italiano destinato a somministrare alla nostra navigazione uno scalo pei suoi commerci nel Mar Rosso» ⁴⁷.

Le consul explique en retour que l'Égypte protestera mais ne fera rien. En effet, dans une note datée du 1^{er} juin 1870, l'Égypte *«s'élève donc absolument contre cette intervention arbitraire»* ⁴⁸, mais en juin 1871, le consul italien rassure toujours son gouvernement :

«Nessuna opposizione verrà fatta dal governo egiziano ad ulteriori studi, e neanche alla presa di possesso, da parte nostra, del territorio di Assab» ⁴⁹.

A Obock, il n'y a toujours pas de Français. De l'autre côté du détroit de Bab-el-Mandeb, des commerçants marseillais achètent un petit territoire sur le littoral arabe, en face de l'île de Périm, appelé Cheik Saïd ⁵⁰. Malgré les protestations ottomanes, qui contestent les droits du vendeur, en juillet 1870 une convention franco-turque *«porte subrogation officielle de la République française aux droits privés des Rabaud-Bazin, avec la reconnaissance de notre suzeraineté sur Cheik-Saïd par le gouvernement turc»* ⁵¹. En conséquence, le ministère de la Marine y installe un dépôt de charbon, puis le lieu est abandonné. Les sources diplomatiques de l'époque n'évoquent pas le dénouement de l'affaire : nous n'en avons pas trouvé mention dans les archives de la Marine. Des archives coloniales bien postérieures fournissent deux récits différents qui concordent pour dire qu'à partir de 1872 il n'y a plus de présence française :

«La guerre franco-allemande ayant éclaté (...) le Ministre de la Marine employa l'établissement naissant comme dépôt de charbon pour un bâtiment de guerre, mais en

⁴⁴ Marcus (Harold G.) [1994], p. 73 : «By about 1870, no buffer zone remained between the khedive's administration in Sudan and an Ethiopian government that had strengthened its hold over the borderlands.» [Vers 1870, il ne restait plus de zone tampon entre le Soudan sous administration khédiviale et le gouvernement éthiopien qui avait assuré son emprise sur les confins].

⁴⁵ Giuseppe Sapeto est né le 24/4/1811. Prêtre lazariste, il accompagne les frères d'Abaddie à Adwa en 1838. Il y ouvre une mission, puis quitte le pays en 1842. Défroqué, il retourne en Éthiopie en 1850. Il accompagne l'ambassade éthiopienne à Paris en 1859. Il servira ensuite d'intermédiaire, avec la compagnie maritime Rubattino, lors de l'installation italienne en mer Rouge à partir de 1869 (Lazzarini (Vincenzo) [1981], Malécot (Georges) [1972] et Ciglio (Carlo) [1958]).

⁴⁶ Le contrat entre la compagnie Rubattino et le gouvernement italien est signé le 2/2/1870.

⁴⁷ ASMAI, Ministero Africa Italiana, 1/1, fasc. 1, lettre du 16/4/1870 [Le gouvernement du Roi (...) (a décidé) de protéger la fondation de cet établissement italien destiné à fournir à notre navigation une escale pour son commerce en mer Rouge].

⁴⁸ ASMAI, Ministero Africa Italiana, 1/1/, fasc. 1, note en français.

⁴⁹ ASMAI, Ministero Africa Italiana, 1/1/, fasc. 1, lettre du consul au Caire, 29/6/1871. [Aucune opposition ne sera faite par le gouvernement égyptien lors d'études ultérieures, ni même à la prise de possession, de notre part, du territoire d'Assab.]

⁵⁰ Les acheteurs sont les maisons Bazin et Vidal, représentées par MM. Poilay et Mas, pour 20 000 thalers. Il s'agit d'un acte privé (MAE, CCC, Aden t. 1, 1858-1889, lettre du consul à Aden (baron de Crély) au consul à Calcutta, 22/2/1869), cependant le consul de France à Aden soutient la démarche et sert d'intermédiaire. Ainsi, il fait transiter un premier paiement en janvier 1870 (*idem*, lettre du consul au MAE, 26/1/1870).

⁵¹ ANOM, 2E9, «Cheik Saïd».

février 1871, les deux goëlettes chargées de charbon mouillées devant Cheick-Saïd se perdirent totalement et, depuis lors, il n'y a plus eu sur ce point d'établissement sérieux»⁵².

«En vertu d'un contrat en date du 1^{er} octobre 1868, le cheikh Ali Tabit Dourein céda à deux français, MM Mas et Poilay, un territoire s'étendant à six heures de marche dans toutes les directions autour de Cheikh-Saïd. Le prix d'achat était fixé à 80 000 talaris, soit environ 440 000 francs, payables dans un délai de six mois. (...)

En avril 1870 les négociants français se déterminèrent à prendre possession effective du territoire qu'ils avaient acquis. (...) Faute de ressources financières, le 20 décembre 1871, la mission de l'ingénieur Carey, équipée par MM Rabaud et Bazin, quitta Cheikh-Saïd pour n'y plus retourner»⁵³.

Ensuite, il n'y a plus de territoire français au Yémen, mais la question de Cheik Saïd et de son éventuelle appartenance à la France reviendra périodiquement jusqu'à son règlement en 1939 (voir chapitre 7-4).

1875 : la pression égyptienne

En Ethiopie, Yohannes, qui domine le Tigre depuis 1870, obtient la soumission d'Adal du Gojjam en 1874. Le Shoa tente de s'étendre vers le nord et occupe Mäqdäla en 1875.

Le Bahr el-Ghazal, bassin du Nil au sud de Fachoda, reconnaît la souveraineté égyptienne en 1872, mais reste très indépendant. La conquête du Darfour en 1874 (bataille de Manawashi) entraîne le contrôle direct par l'Egypte de ces zones, dont les gouverneurs sont ensuite des Européens : un Italien (Romolo Gessi), puis un Anglais (Frank Lupton). Des missions dirigées par Samuel Baker en 1869-1873, puis par Charles Gordon en 1874-1876, tentent de pousser l'influence khédiviale jusqu'aux lacs méridionaux, sans succès à part l'installation de quelques postes le long du Nil⁵⁴. Au sud-est du Soudan, l'Egypte occupe Mätäma en 1873, et progresse dans le Kunama, au sud du Märäb.

En avril 1871, le suisse Munzinger, ancien consul⁵⁵, devient gouverneur de Massawa pour le compte du khédivé. Le 4 juillet 1872, il commande une armée égyptienne qui occupe Kärän, au cœur du Bogos⁵⁶. Plus au sud, l'Egypte occupe Berbera en 1874.

A l'automne 1875, plusieurs armées égyptiennes pénètrent dans la Corne depuis les côtes, obtenant des résultats contrastés. Une troupe de 1200 hommes, partie de Zeila le 18 ou 19 septembre, occupe Harar le 11 octobre 1875. En juillet 1875, une garnison est installée à Tadjoura. C'est de là que part, le 27 octobre, une expédition de 400 hommes commandés par Munzinger, qui se fait massacrer sur les bords du lac Afambo, en Awsa, par les Afars du sultan Mahamad Hanfare le 14 novembre 1875⁵⁷.

⁵² ANOM, Affaires politiques 1295, «Cheik Saïd (1908-1940)», note de R. Vasselle du 21/7/1908.

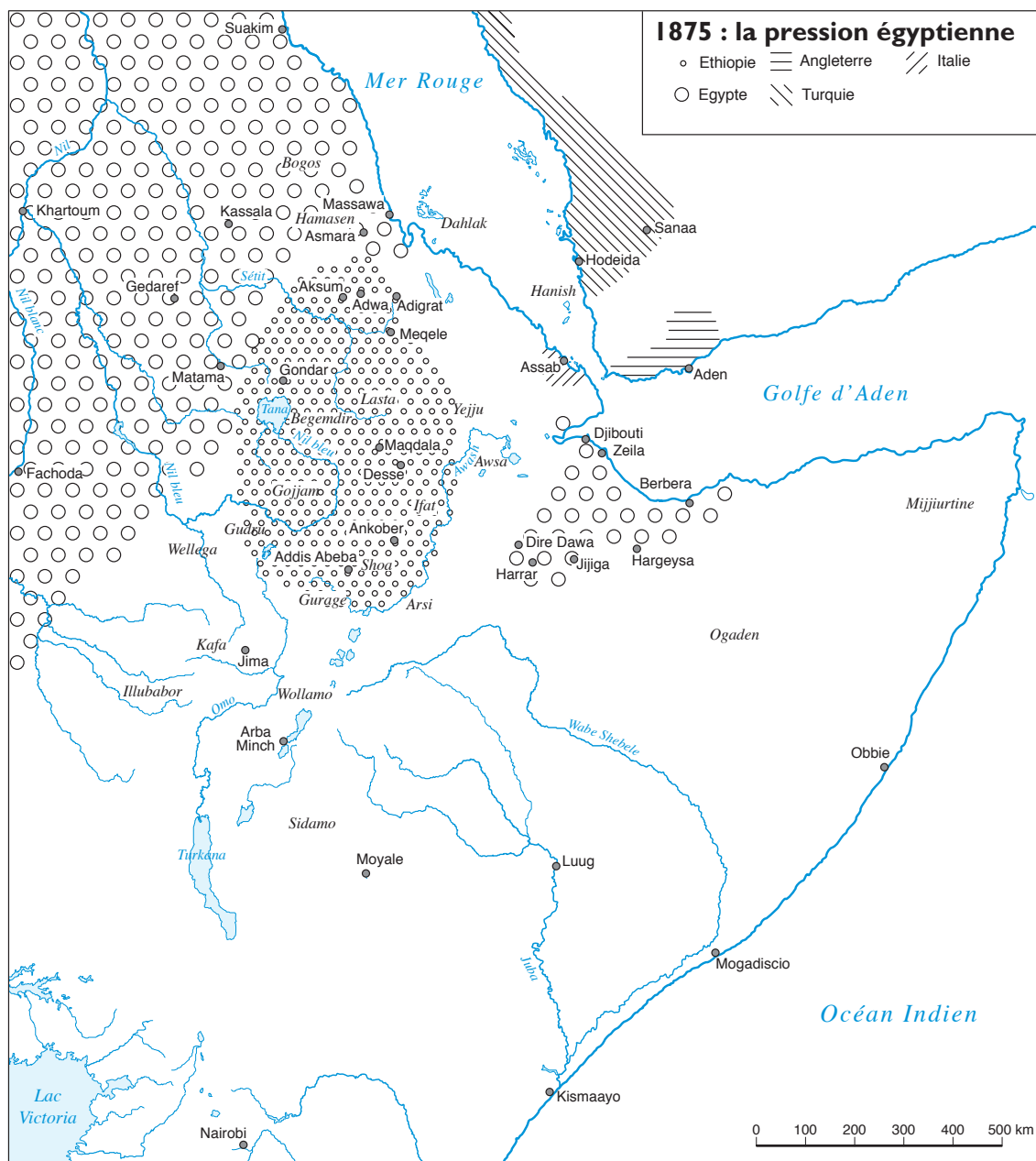
⁵³ ANOM, Affaires politiques 1295, «Cheik Saïd (1908-1940)», «Note sur la question de Cheikh Saïd» établie par M. Peretti della Rocca, 21/5/1919.

⁵⁴ Hassan Ahmed Ibrahim, in Daly (M. W.) ed. [1998]. Ces zones seront finalement intégrées à l'Ouganda.

⁵⁵ Munzinger assure d'abord l'interim du consul français Lejean à Massawa en 1864, puis est nommé vice-consul le 8/8/1866. Il assure parallèlement le consulat britannique depuis 1865. Il est remplacé au consulat français par l'Autrichien Franz Hassen, puis par E. de Serzek (Rubenson (Sven) [1976]). Au début de 1872, cependant, il n'y a plus de consul de France à Massawa (MAE, CCC, Massawa, t. 2, 1860-1885).

⁵⁶ Voir les cartes, malheureusement sans échelle, des régions autour de Massawa et du Tigré dans Erlich (Haggai) [1996], p. 214-215.

⁵⁷ Rubenson (Sven) [1976], p. 318, d'après Douin [1935-1941], p. 792-812. Aramis Houmed Soulé [2005], p. 35-38.



Depuis Massawa, une expédition égyptienne de 3000 hommes, dirigée par Arendrup, passe à Asmara et s'avance jusqu'à Gundet, sur le Märäb au nord d'Adwa, au début de novembre 1875. Attaquée par l'armée de Yohannes le 16 novembre, elle subit une sévère défaite. Une nouvelle armée dirigée par Ratib, avec 11 000 hommes et 40 canons, part de Massawa fin décembre, et atteint Gura, au sud-est d'Asmara, fin janvier 1876. Les Egyptiens y construisent des fortifications. Le 7 mars, devant l'avance d'une armée éthiopienne, ils quittent leurs forts et sont défaits dans la plaine, perdant une quantité importante d'armes. Cependant, une attaque éthiopienne contre le fort de Gura les 8 et 9 mars échoue et l'armée abyssine se retire sur ce demi-succès⁵⁸. Gura est évacué par les Egyptiens en avril.

⁵⁸ Rubenson (Sven) [1976], p. 329, «*In spite of the failure of the siege, the battle of Gura, though less decisive than that of Gundet, was clearly a major Ethiopian victory*» [Malgré l'échec du siège la bataille de Gura, bien que moins décisive que celle de Gundet, était clairement une victoire éthiopienne].

Au final, les Egyptiens ont largement échoué dans leur tentative de conquête des territoires abyssins, si ce n'est à Harar, alors très périphérique. Ces échecs affaiblissent le pouvoir khédivial ⁵⁹, qui rencontrait déjà d'importantes difficultés financières. Le 25 novembre 1875, grâce à une avance des Rotschild, le gouvernement britannique achète à Isma'il les 176 602 actions (44% du capital) du canal de Suez en sa possession ⁶⁰. Cela ne suffit pas à sauver la situation financière de l'Egypte et, en 1876, la France et l'Angleterre mettent en place la Caisse de la dette, un contrôle de fait des finances égyptiennes. En août 1878, un nouveau gouvernement comprend un contrôleur britannique du ministre des Finances, et un contrôleur français du ministre des Travaux publics (le «double contrôle»). Lorsqu'Isma'il tente de nommer un cabinet indépendant le 7 avril 1879, il est déposé et remplacé par son fils Tewfik ; l'Etat égyptien passe alors largement sous domination européenne ⁶¹.

En 1876, la Grande-Bretagne prend le contrôle de l'île de Socotra, située à 250 kilomètres à l'est du cap Guardafui, l'extrémité orientale de la Somalie, à 350 kilomètres des côtes yéménites, et la rattache au protectorat d'Aden.

1885 : installations européennes

En juillet 1876, Wäldä Mikael, *ras* soutenu par l'Egypte, envahit le Hämasen, au nord-ouest d'Asmara, et y tue le gouverneur abyssin Haylu. En réponse, Yohannes lance une campagne en septembre, qui pousse l'Egypte à abandonner une partie de ses positions pour défendre Massawa. Finalement Wäldä Mikael, réfugié au Bogos, se soumet à Yohannes en décembre 1878.

Après ces échecs égyptiens, le colonel Charles Gordon, alors gouverneur du Soudan, est envoyé négocier la paix et une solution territoriale en février 1877. Yohannes demande un port (Zula si ce n'est Massawa), le Bogos, Mätäma et Shanqëlla en plus de dommages de guerre. Après la libération des prisonniers, les négociations traînent durant sept ans, avec de longues interruptions, «*in the meantime, a precarious state of 'no peace, no war' with occasional concessions from either side was maintained*» ⁶², particulièrement à partir de 1879.

Pendant cette période, l'Egypte est trop affaiblie pour être active dans la Corne, et Yohannes se tourne vers l'intérieur pour y assurer sa domination. Le 20 mars 1878, il soumet Menelik qui a tenté de conquérir le Bägemdär en mars 1877, mais a dû reculer devant l'armée du Nord ⁶³. Le Shoa se tourne alors vers le sud et prend possession du Käfa, puis du Gurage, de l'Ellibabur et de l'Arsi entre 1882 et 1886, en partie grâce à des armes fournies par l'Italie (mission Antonelli de 1883) mais aussi grâce aux commerçants français installés à Obock.

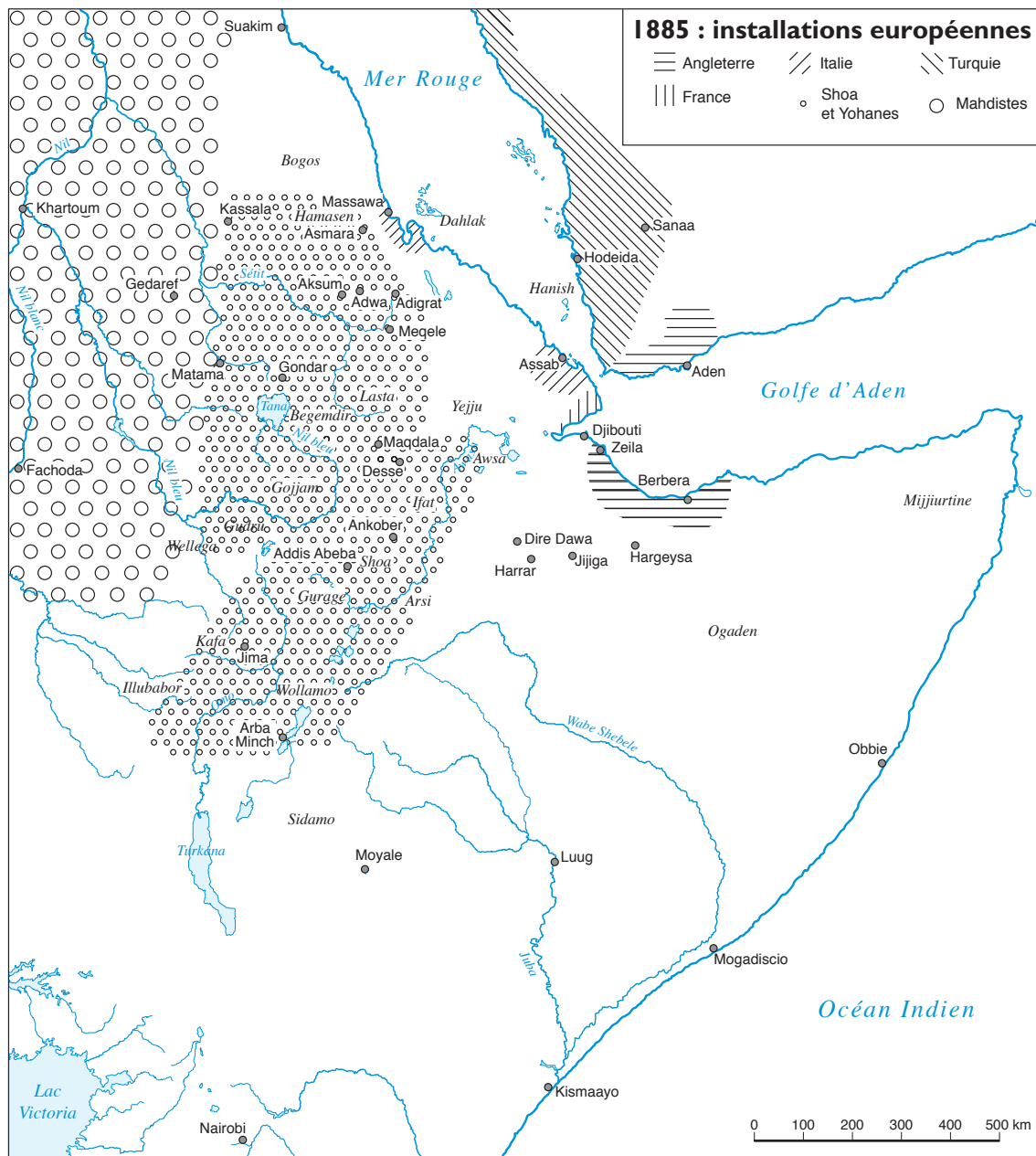
⁵⁹ Bahru Zewde [1991], p. 53 «*the Ethiopian victory hastened Ismail's downfall and the subsequent British occupation of Egypt*» [La victoire éthiopienne hâta la chute d'Ismaïl et l'occupation consécutive de l'Egypte par les Anglais].

⁶⁰ Saul (Samir) [1997].

⁶¹ Hunter (F. Robert), in Daly (M. W.) ed. [1998].

⁶² Rubenson (Sven) [1976], p. 335 [Durant lesquels un état précaire de "sans guerre ni paix", avec des concessions occasionnelles de chaque côté, se maintient].

⁶³ Marcus (Harold G.) [1994], p. 76, «*Shewa's domains were defined in the north by the Beshlo river, in the west by the Abay, and to the east and south by the Awash*» [Le Shoa était limité au nord par la Beshlo, à l'ouest par le Nil, et à l'est et au sud par l'Awash].



En juillet 1882, après avoir bombardé Alexandrie, la Grande-Bretagne prend seule le contrôle de l’Egypte «*but regarded the revolt in the Sudan as outside its responsibilities*»⁶⁴. Le Parlement français ayant refusé de voter les crédits nécessaires pour participer à l’expédition, la France se contente de sa participation au canal de Suez. Au Soudan, le 5 novembre 1883, une expédition égyptienne commandée par le britannique Hicks est écrasée à Shaykan (au Kordofan) par les «Mahdistes» révoltés depuis 1881⁶⁵. L’Egypte se retire alors du Darfour, puis du Bahr el-Ghazal. En janvier 1885, Gordon meurt lors de la chute de Khartoum assiégée depuis septembre 1884; toujours à la fin de 1884, seule une intervention anglaise empêche la chute de Suakin. L’avancée mahdiste vers le nord se poursuit jusqu’à la bataille de Tushki le 3 août 1889⁶⁶.

⁶⁴ Hassan Ahmed Ibrahim [1998], p. 214 [mais considérait la révolte au Soudan comme hors de sa responsabilité].

⁶⁵ Holt (P.M.), Daly (M. W.) [1979], p. 92 : «*The last Egyptian attempt to hold the Sudan had failed*» [La dernière tentative égyptienne pour contrôler le Soudan avait échoué].

⁶⁶ Holt (P.M.), Daly (M. W.) [1979].

Après Shaykan, l'Angleterre décide l'évacuation du Soudan, ce qui nécessite une assistance éthiopienne. Les négociations anglo-éthiopiennes sont alors relancées avec l'envoi de l'amiral William Hewett en Abyssinie en avril 1884. Il signe à Adwa, le 3 juin 1884, un accord avec Yohannes, qui prévoit une aide pour l'évacuation des garnisons du Soudan par le Tigré et Massawa. En échange, l'Éthiopie obtient le Bogos et les places fortes de Kasala, Amedib et Sanhit, où ses troupes remplacent les troupes égyptiennes, mais aucun point côtier ne lui est accordé, simplement le « libre trafic » à Massawa ⁶⁷. Cet accord ne sera pas respecté : en juillet 1885, les Mahdistes occupent Kasala; mais surtout lorsque l'Angleterre décide l'évacuation de Massawa ⁶⁸ en octobre 1884 elle propose à l'Italie de l'occuper pour empêcher une prise de possession éthiopienne. C'est chose faite le 5 février 1885, et l'administration de la ville, y compris la douane, passe complètement à l'Italie le 2 décembre 1885 ⁶⁹. L'État italien avait auparavant racheté Assab à la compagnie Rubattino; ce territoire passe sous souveraineté italienne le 10 mars 1882. Le rôle des Européens dans la Corne change alors de nature :

«It was a question of outsiders trying to participate in what the Ethiopians regarded as their own game. Alula had hoped the Italians would limit themselves to Massawa and facilitate trade (...); but, once they started interfering in internal politics, they had to be countered. Now they were no longer purely local political enemies, but also religious enemies» ⁷⁰.

Au même moment, l'Égypte abandonne aussi ses positions au sud de la mer Rouge. Après avoir laissé le Harar à l'émir Abdullahi, elle quitte Tadjoura, aussitôt occupé par la France, ainsi que Zeila et Berbera, où elle est remplacée par la Grande-Bretagne qui veut bloquer l'extension française. Ces installations européennes se déroulent dorénavant dans le cadre juridico-politique défini par l'Acte signé à Berlin en février 1885 (voir *infra*, p. 77).

1890 : la pression coloniale

Durant la fin des années 1880, la même logique se poursuit. Les Européens occupent l'ensemble des côtes somaliennes : l'Angleterre au Nord et au Sud (protectorat sur Zanzibar en novembre 1890), l'Italie au milieu. En février 1889, l'Italie signe un protectorat sur Obbie, notifié en mars, puis en avril avec le Mijjiurtine, notifié en mai. Ces territoires somalis sont d'abord donnés en concession à la «Compania Filonardi» (du nom du consul italien à Zanzibar), puis passent sous administration italienne directe dès 1890. Même si en réalité l'ensemble du territoire n'est pas réellement occupé, cette porte sud se ferme pour l'Éthiopie.

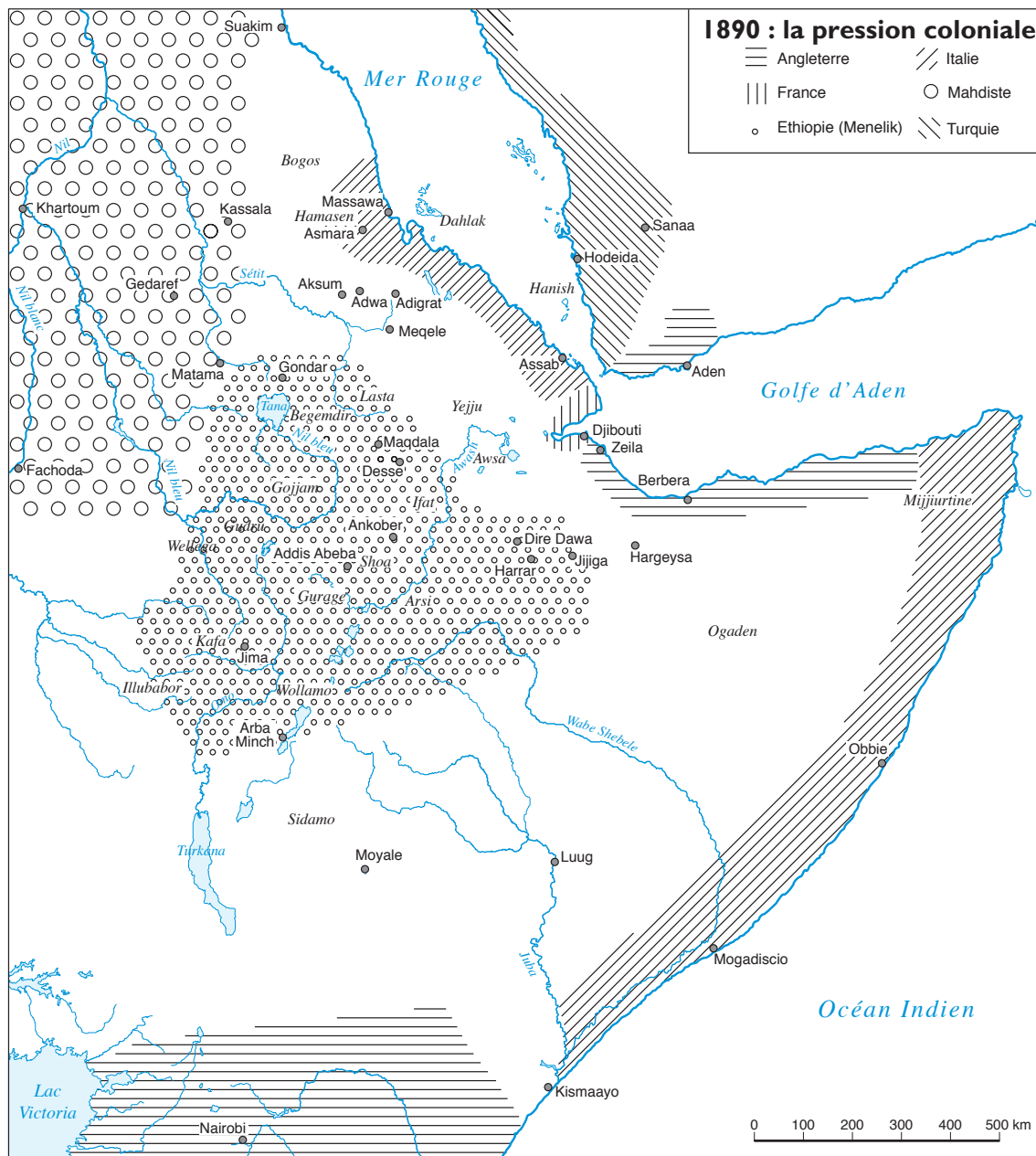
Au centre, la France occupe l'ensemble du golfe de Tadjoura et assure la continuité européenne entre le Somaliland et l'Érythrée par des accords en 1888 et 1891.

⁶⁷ Malgré cette limite, pour Sven Rubenson [1976], p. 361 : *«The Adwa peace treaty of 1884 was a diplomatic victory for Ethiopia comparable to the military one of Gundet and Gura»* [Le traité de paix d'Adwa de 1884 fut une victoire diplomatique pour l'Éthiopie comparable aux victoires militaires de Gundet et Gura].

⁶⁸ Marcus (Harold G.) [1994], p. 82 : *«Though Ethiopia scrupulously fulfilled its obligation under the treaty, Britain's behavior was perfidious»* [Alors que l'Éthiopie remplit scrupuleusement ses obligations découlant du traité, le comportement britannique était perfide].

⁶⁹ Erlich (Haggai) [1996].

⁷⁰ Erlich (Haggai) [1996], p. 95 [C'était une histoire d'étrangers essayant de participer à ce que les Éthiopiens regardaient comme leur propre jeu. Alula avait espéré que les Italiens se limiteraient à Massawa et aideraient au commerce (...); mais, dès qu'ils commencèrent à interférer dans la politique intérieure, ils durent être pris en compte. Maintenant ils n'étaient plus seulement des adversaires politiques locaux, mais aussi des ennemis religieux].



En Erythrée, l'Italie joint ses possessions d'Assab et Massawa : la «Colonia Eritrea» est créée par un décret du 1^{er} janvier 1890. A son installation à Massawa, l'Italie avait déclaré reconnaître le traité anglo-éthiopien de 1884, cependant elle progresse vers l'intérieur, avec l'occupation de Wa'a en novembre 1886 et de Saati début 1887 ⁷¹. Si elle quitte cette dernière position après une défaite assez mineure à Dogali le 26 janvier 1887 ⁷², elle l'occupe de nouveau en février 1888 et une nouvelle attaque de *ras* Alula échoue en mars 1888. L'Italie occupe ensuite Kärän au cœur du Bogos en juillet et Asmara en août 1889, puis Aqordat en juin 1890 ⁷³.

⁷¹ Entre Massawa et Asmara.

⁷² Déjà à la suite de cette bataille les troupes éthiopiennes n'utilisent pas leur avantage pour descendre vers la côte (Erlich (Haggai) [1998], p. 110).

⁷³ En avril 1888, Alula est déchargé du Hämasen (Asmara). Pour Erlich (Haggai) [1998], p. 122, «*Alula's removal from Asmara was soon to prove a great mistake, an action which undoubtedly enabled the Italians subsequently to become such an important actor in Ethiopian history.*» [Il fut rapidement évident que retirer Alula d'Asmara avait été une grave erreur, un geste qui permit indiscutablement ensuite aux Italiens d'être un des acteurs importants de l'histoire de l'Éthiopie].

Plus au sud, l'Italie signe le 9 décembre 1888 un traité d'amitié et de commerce avec l'Awsa, où le sultan cherche un allié pour freiner la pénétration française vers le lac 'Assal. Ce traité organise le passage des caravanes italiennes, dont le sultan assure la sécurité en échange d'une allocation annuelle, et ouvre la porte à un protectorat qui ne devient pas effectif.

A l'intérieur de la Corne, Yohannes, après son soutien à l'évacuation anglaise du Soudan, est opposé aux Mahdistes ⁷⁴. En janvier 1888, les Soudanais envahissent le Gojjam et entrent dans Gondar le 23. Yohannes abandonne alors le front italien, organise une riposte et meurt à la bataille de Matama le 9 mars 1889. Immédiatement, Menelik, qui a conquis le Harar en janvier 1887 ⁷⁵, entreprend une campagne vers le nord et soumet le Lasta, le Gojjam, le Wälo et le Bägemdër, puis se fait couronner empereur à Entoto le 3 novembre 1889 ⁷⁶.

Dès avant la mort de Yohannes, Menelik avait bénéficié d'un soutien italien et, le 5 mai 1889, il signe le traité de Wëchale, accompagné d'un prêt, que les Italiens présenteront comme un protectorat. En octobre 1889, un additif signé à Naples ⁷⁷ concède le Hämasen à l'Italie ⁷⁸. Mais leurs intérêts divergent rapidement à partir de ce moment et, fin 1890-début 1891, Menelik informe les puissances européennes des limites de son territoire (voir *infra*) sans recevoir de réponse.

L'Éthiopie est alors affaiblie face à la pénétration italienne par une famine qui sévit dans le nord entre 1888 et 1892 :

«Millions of people died, and hundreds of thousands of northern and central Ethiopia's inhabitants, who were hardest hit, fled their homes and lands to resettle in newly conquered parts of the Ethiopian empire. These refugees strengthened and confirmed the hegemony of Shoa» ⁷⁹.

Par ailleurs, Menelik a besoin de quelques années pour s'imposer au Nord, directement confronté à l'Italie. Ses dirigeants, les *ras* Alula et Mängäsha (fils de Yohannes), ne reconnaissent pas de prime abord la suzeraineté de Menelik et hésitent à s'allier aux Italiens. Les premiers conflits sont donc d'abord inter-éthiopiens, avant d'impliquer les puissances coloniales.

1895 : la stabilisation territoriale

Au début des années 1890, l'Italie et le Shoa se livrent une course territoriale au nord de la zone. En juin 1894, Menelik obtient la soumission de Mengasha du Tigré. Dès 1890, Menelik entreprend de réunir en

⁷⁴ Pour Holt (P.M.), Daly (M. W.) [1979], p. 102 *«On the Ethiopian frontier (...) the absence of a defined frontier, the opportunities for raiding which local war lords on both sides found irresistible, and the coincidence of bellicose rulers in both Ethiopia and the Mahdist Sudan, made a clash inevitable»* [Sur la frontière éthiopienne (...) l'absence d'une frontière définie, la tentation des raids à laquelle les chefs de guerre locaux ne pouvaient résister, et la l'existence de dirigeants belliqueux en Éthiopie et au Soudan mahdiste, rendaient un affrontement inévitable].

⁷⁵ Bataille de Shalenqo, 6/1/1887. La responsabilité du Harar est confiée à *ras* Makonnen.

⁷⁶ Marcus (Harold G.) [1994].

⁷⁷ Selon Marcus (Harold), il est signé à Rome, mais une lettre du chargé d'affaires à Constantinople parle de Naples (DDF 1871-1914, t. 7, lettre du 27/11/1889), ce que dit aussi Hertslet [1908], p. 451.

⁷⁸ Marcus (Harold G.) [1994], p. 91 *«We do not know why Menilek made this historic cession of territory - the first for an Ethiopian ruler. (...) he might have concluded that he had to rely on the Italians to control Ras Mengesha and Alula»* [Nous ne savons pas pourquoi Menelik fait cette cession historique de territoires - la première consentie par un chef éthiopien (...) il doit avoir pensé qu'il avait besoin des Italiens pour contrôler les *ras* Mängäsha et Alula].

⁷⁹ Marcus (Harold G.), [1975], p. 135 [Des millions de personnes moururent, et des centaines de milliers d'habitants d'Éthiopie du nord et centrale, les plus touchés, quittèrent leurs maisons et leur pays pour s'installer dans les parties nouvellement conquises de l'empire éthiopien. Ces réfugiés renforcèrent et confirmèrent l'hégémonie du Shoa]. Une famine sévit également au Soudan en 1889-1890 (Holt (P.M.), Daly (M. W.) [1979]).

numéraire la somme nécessaire au remboursement de l'emprunt qui lui a été consenti par l'Italie en 1889, puis il dénonce formellement l'accord de Wëchale en février 1893.

En Erythrée, le général Oreste Baratieri est nommé gouverneur en mars 1892. Lorsqu'un autre garibladien, Crispi ⁸⁰, devient premier ministre le 15 décembre 1893, Baratieri obtient le soutien politique nécessaire à l'extension du territoire de la colonie au-delà du triangle Massawa-Kärän-Asmara ⁸¹. Après avoir soumis des révoltés qui protestaient contre les confiscations de terres au profit des colons italiens, elles obtiennent une victoire sur l'armée tigréenne de Mängäsha les 13 et 16 janvier 1895 à Qwätit et Senafe. L'Italie occupe ensuite Adigrat en mars, Kasala le 17 juillet, et quasiment tout le Tigré en octobre 1895.

Le 7 décembre 1895, une armée éthiopienne dirigée par Menelik et Mekonnen bat une troupe italienne à Amba Alagi puis, le 1^{er} mars 1896, l'armée italienne est défaite à Adwa ⁸². Cependant le rapport de force reste une nouvelle fois insuffisant pour que Menelik obtienne le retrait total de l'Italie de la région et un accès côtier ⁸³ : il ne parvient qu'à figer la situation. Après la défaite, les Italiens envisagent un désengagement complet, mais les Ethiopiens réclament seulement toutes les terres des plateaux, n'espérant donc plus la côte. La nomination d'un partisan du maintien de la colonie, Ferdinando Martini, comme gouverneur italien de l'Erythrée en novembre 1897, puis de longues négociations, aboutissent à un accord italo-éthiopien qui fixe la frontière à la ligne Tomat-Todluc-Märäb-Belesa-Muna, c'est à dire en fait à un recul éthiopien :

«La vittoria militare di Adua non fornì, però, sufficiente forza politica all'impero per ottenere il rispetto dell'intesa confinaria concordata con l'Italia nel 1897. L'Etiopia, [erava] indebolita politicamente sul fronte interno per le perturbatrici istanze frondiste del Tigrè» ⁸⁴.

Vers le sud-ouest, l'Ethiopie shoanne poursuit son extension au tournant du siècle, soumettant le Käfa en 1897 et le Boräna à partir de 1898. Elle parvient à affirmer son autorité sur des territoires que revendique également la Grande-Bretagne, arrivant à un accord frontalier en 1907, auquel les Britanniques sont contraints de consentir pour empêcher l'Ethiopie de s'étendre encore plus au sud :

«Successful Ethiopian expansion at British expense was directly connected to the steady growth of the political and military power of the Ethiopian Empire under Menelik II. (...)

⁸⁰ Il font tous les deux partie des «1000».

⁸¹ Le 28/12/1893, Blanc, ministre des Affaires étrangères italien lui écrit encore *«Il Governo del Re intende che la colonia sia organizzata a diventare una colonia agricola e commerciale e non di espansione militare e di conquista»* [Le gouvernement du Roi veut que la colonie soit organisée pour devenir une colonie agricole et commerciale, et non d'expansion militaire et de conquête], cité in del Boca (Angelo) [1998], p. 199.

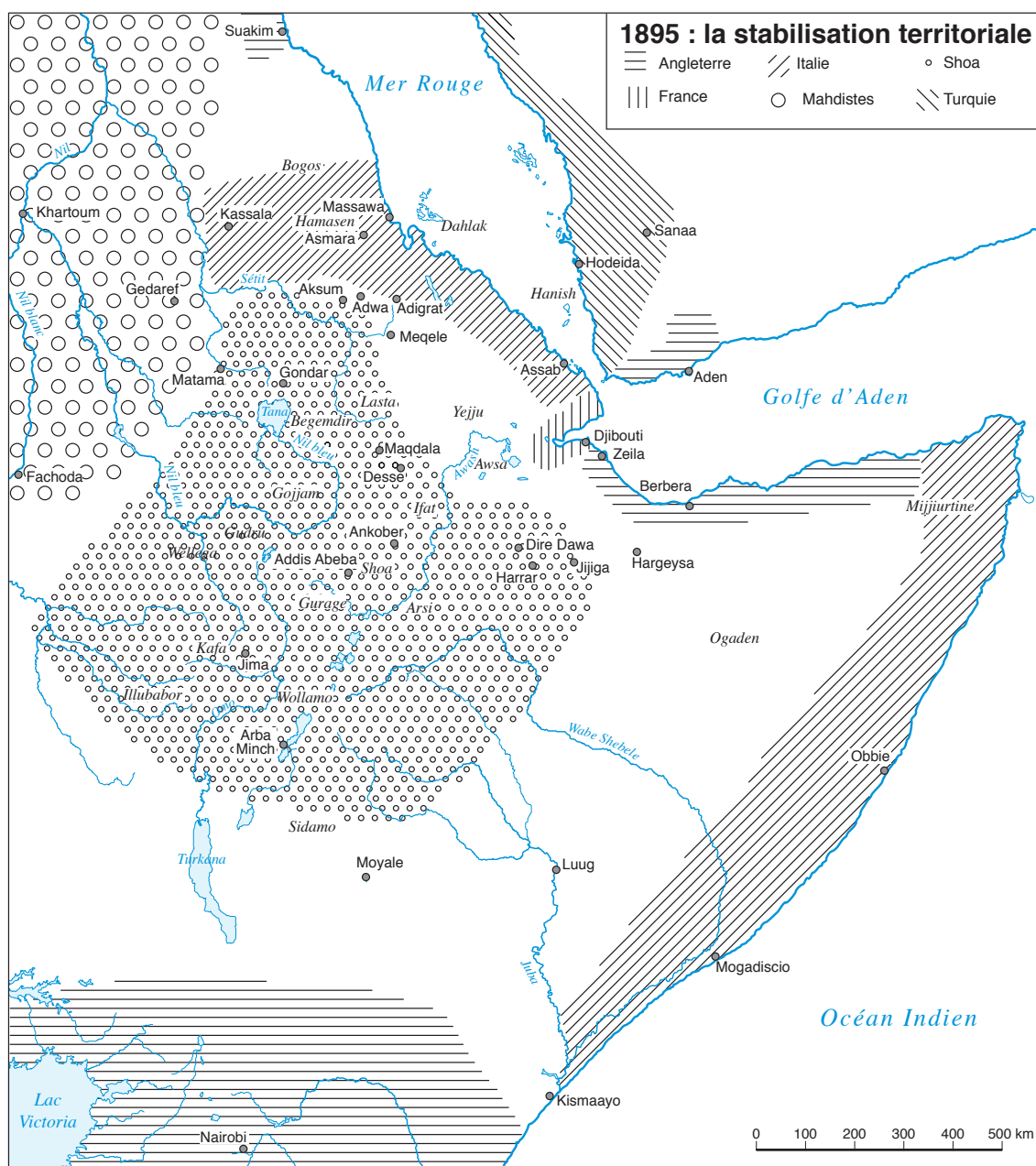
⁸² Ahmad (A.H.) et Pankhurst (Richard) éd., *Adwa, Victory Centenary Conference*, Institute of Ethiopian Studies, Addis Abeba, 1998.

⁸³ Pour Harold Marcus [1994], *«A wise Menilek decided not to defy the fates and retired southward into Ethiopia, leaving Eritrea to Rome»*, p. 99 [Le sage Menelik décida de ne pas défier le sort et se retira vers le sud en Ethiopie, laissant l'Erythrée à Rome]. Pour Erlich (Haggai) [1996], *«Menelik realised that he could not afford to pressing the Italians too hard and risk meeting them in Eritrea where they were entrenched in heavily fortified positions. He also probably felt that a reoccupation of Tigrean-inhabited territories would strengthen Tigrean political aspirations»*, p. 193 [Menelik réalisa qu'il ne pouvait pas trop repousser les Italiens et risquer un affrontement en Erythrée où ils étaient retranchés et puissamment fortifiés. Il comprit aussi probablement que l'occupation des territoires peuplés de Tigréens renforcerait les aspirations politiques du Tigre].

⁸⁴ Guazzini (Federica) [1999a], p. 67 [La victoire militaire d'Adwa ne donna pas, cependant, une force politique suffisante à l'empire pour obtenir le respect de l'accord frontalier conclu avec l'Italie en 1897. L'Ethiopie [était] fragilisée politiquement en interne par les perturbations des autorités tigréennes].

After 1900, Ethiopian methods of subjugation and administration in the south were both self-sufficient and based on local initiative. (...)

Between 1900 and 1907 the Ethiopian government successfully introduced its presence along the disputed frontier, while the Uganda and British East Africa protectorates were unable to counter with any effective occupation»⁸⁵.



Au Sud-Est, l'expansion se continue dans l'Ogaden, à partir de Jijiga créé en 1891⁸⁶. La région est soumise à partir de la fin de la décennie aux attaques des «Derviches» du «Mad Mullah», Mohamed ibn

⁸⁵ Keefer (Edward C.) [1973], pp. 470-471 [Le succès de l'expansion éthiopienne aux dépens des Britanniques était directement liée à la montée en puissance politique et militaire de l'empire éthiopien sous Menelik II. (...) Après 1900, les méthodes éthiopiennes d'assujettissement et d'administration au sud était en même temps indépendantes et basées sur l'initiative locale], p. 470.

[Entre 1900 et 1907 les gouvernements éthiopiens s'imposent avec succès le long de la frontière contestée, alors que les protectorats de l'Ouganda et de l'Est africain britannique étaient incapables de mettre en place une occupation effective], p. 471.

⁸⁶ Tibebe Eshete [1989].

Abdulle Hassen qui sera revendiqué comme le premier nationaliste somali ⁸⁷, dont le mouvement contre les Britanniques du Somaliland débute en 1891.

Au Soudan, l'accord anglo-congolais du 12 avril 1894 a reconnu l'influence anglaise sur le Haut-Nil, consacrée par le protectorat sur l'Ouganda, mais le statut du Bahr el-Ghazal reste flou. Les Britanniques entreprennent la (re)conquête du Soudan depuis l'Égypte sous la direction de Kitchener à partir de mars 1896 ⁸⁸, peu avant le départ de l'expédition Marchand ⁸⁹. En décembre 1897, l'Italie laisse Kasala à l'Angleterre. En juillet 1898, Marchand arrive à Fachoda, sur le Nil, après avoir traversé l'Afrique d'ouest en est. Mais les Britanniques détruisent l'État mahdiste à la bataille de Karari (Omdurman), le 1^{er} septembre 1898, prennent Khartoum, et atteignent Fachoda le 19 septembre. À la suite d'un affrontement sans effusion de sang ⁹⁰, les Français quittent le Nil en novembre ⁹¹, mais terminent leur périple jusqu'à Djibouti.

Après les clarifications d'Adwa et Fachoda, les espaces de la Corne de l'Afrique sont fixés dans leurs grandes lignes et ne changeront pas au cours du XX^e siècle. Le Soudan égypto-britannique devient un État indépendant en 1956. Le statut de l'Erythrée sera fluctuant : rattachée au même ensemble politique que l'Éthiopie entre 1936 et 1944, puis de 1952 à 1991, elle conserve une identité propre. Si les colonies anglaises et italiennes en Somalie fusionnent lors de leur accession à l'indépendance en 1960, le Somaliland est de fait redevenu indépendant au début des années 1990, alors que l'ex-Somalia semblait dans le chaos. L'Éthiopie a maintenu son unité malgré les tentations centrifuges, mais n'est pas parvenue à s'étendre au-delà des limites atteintes à la fin du XIX^e siècle. Elle n'a pu conserver l'Erythrée et son accès à la mer, et il ne semble pas qu'il en soit question pour le moment après l'échec de la tentative de conquête d'Assab en 2000 et malgré les tensions autour de Badme. Quand à l'expédition éthiopienne actuellement en cours en Somalie, il est hasardeux aujourd'hui d'établir un pronostic sur ses résultats.

Ce rapide parcours de la région durant la fin du XIX^e siècle a permis de mettre en évidence les relations entre les différents territoires ainsi qu'entre les réalités locales et la pression européenne. En ce qui concerne les côtes, tout s'est passé dans un espace de temps extrêmement bref, entre 1884 et 1889. Au début des années 1880, tout semble encore possible ; à la fin, il n'y a plus de place.

C'est logiquement à ce moment que se situe l'installation coloniale française dans le golfe de Tadjoura, d'abord à partir de l'ancienne concession de 1862, puis en l'étendant vers le sud.

⁸⁷ Rondot (Pierre) [1970], Omar Osman Rabeh [1985].

⁸⁸ Selon Holt (P.M.), Daly (M. W.) [1979], cette expédition vise au début à empêcher les Mahdistes d'attaquer les Italiens affaiblis après Adwa.

⁸⁹ Michel (Marc) [1972]. L'expédition est décidée en novembre 1895, Marchand quitte la France en juin 1896.

⁹⁰ Mais la pression militaire n'est pas inexistante. Fin octobre 1898, la marine britannique est mobilisée et se prépare à la guerre (Brown (R.G.) [1970], Michel (Marc) [1972]).

⁹¹ Lettre de Delcassé (ministre des Affaires étrangères) au chargé d'affaire français à Londres, 3/11/1898 : « *En présence des conditions précaires et de l'état sanitaire du personnel de la mission Marchand, le gouvernement a décidé qu'elle quitterait Fachoda. Vous pouvez communiquer cette décision à Lord Salisbury* », DDF 1871-1914, t. 14. Lettre du consul italien au Caire du 8/11/1898 : « *Non si può negare che il boccone ingoiato oggi dalla Francia sia assai amaro* » [On ne peut pas nier que la couleuvre avalée aujourd'hui par la France est assez amère], ASMAI, 90/3, fasc. 40.

I-2 – Des frontières endogènes à l'installation coloniale

L'évolution générale que nous avons décrite pour la Corne de l'Afrique dans le dernier tiers du XIX^e siècle se retrouve dans les espaces autour du golfe de Tadjoura. Jusqu'à là, les répercussions concrètes de la venue des Européens dans la région sont très faibles. Quelques droits formels sont acquis par la France et l'Angleterre, mais ne sont pas suivis d'occupation. Jusqu'aux années 1870, la seule présence étrangère est celle de l'Égypte à Zeila, puis à Tadjoura à partir de 1875.

Ces territoires ne sont pas vierges pour autant. Ils sont parcourus par des pasteurs nomades, qui suivent leurs troupeaux en fonction des pâturages, et par des caravanes, qui relient des campements plus ou moins temporaires et quelques villages plus stables. Ces trajets définissent des espaces aux limites fluctuantes et conflictuelles, soumis à des autorités traditionnelles – groupes familiaux ou claniques ⁹² – que les Européens appelleront souvent «sultanats». L'installation coloniale va finalement peu tenir compte de ces limites et se faire en fonction des besoins et des relations entre les Occidentaux, qui définissent les frontières entre eux.

Après une longue période d'inaction, la frange côtière du golfe de Tadjoura est reconnue et occupée au moins formellement par les Français entre 1884 et 1888. Lorsque les Russes arrivent en 1889, il est déjà trop tard : il n'y a plus de place libre et une intervention militaire française les empêche de s'installer. Quant à la revendication autochtone de l'Éthiopie en 1891, elle est également trop tardive. L'Éthiopie est en outre un acteur dont l'indépendance n'est pas complètement reconnue par les Européens ⁹³. La période d'appropriation territoriale a été très courte, et même si tous les détails ne sont pas encore réglés à la fin des années 1880, les grandes lignes en sont fixées définitivement : la possession française sur le littoral s'étend de Loyada à Douméra.

Cette appropriation est basée juridiquement sur des traités signés avec des chefs locaux. Les conditions dans lesquelles ces textes ont été négociés sont assez mal connues. Il n'est pas certains que tous ont été réellement signés par les autochtones, et surtout il est fort probable que ces derniers n'en mesuraient pas la portée juridique. En effet, ces textes prévoient souvent le versement d'une pension aux chefs locaux. Pour les Européens il s'agit de la rémunération des droits consentis, or traditionnellement c'est le pays soumis qui verse un tribut à la puissance dominante. On peut estimer que ces accords étaient souvent vus par les chefs locaux comme de simples concessions de terrains, intégrées dans le système traditionnel, dans lequel le peuple soumis doit aide à son suzerain.

⁹² Sur l'organisation sociale et politique des Afars, voir deux publications récentes : Aramis Houmed Soulé, *Deux vies dans l'histoire de la Corne de l'Afrique : Mahamad Hanfare (1861-1902) et Ali Mirah Hanfare (1944)*, Sultans Afars, CFEE, Etudes Ethiopiennes n° 2, Addis Abeba, 2005 ; Morin (Didier), *Dictionnaire historique afar (1288-1982)*, Karthala, Paris, 2004. Sur la titulature afar, Fontrier (Marc) [2003], p. 33.

En ce qui concerne les Issas, les études remontent à la période coloniale.

⁹³ L'Italie a notifié un protectorat sur l'Éthiopie en 1889.

Ceci explique que des accords contradictoires ont été signés par les mêmes responsables. De toute façon, ces textes n'ont servi que d'habillage juridique à la fabrication territoriale ⁹⁴. Seuls ceux qui ont pu se traduire sur le terrain après les confrontations entre Européens ont été appliqués ⁹⁵.

Que faire d'Obock ? (1862-1884)

La première étude sur l'installation française au sud de la mer Rouge, par Henri Brunschwig, en 1968, est intitulée *Une colonie inutile : Obock* ⁹⁶. En effet, jusqu'au milieu des années 1880, la question de l'utilité d'Obock et de la réalité de la possession française de ce territoire se pose à l'administration coloniale, qui tente de résister aux pressions des commerçants et des diplomates.

La première délimitation d'un territoire français dans le golfe de Tadjoura figure dans le traité de 1862 ⁹⁷, qui parle d'abord des «ports, rade et mouillage d'Obock» (art. 2) : l'aspect maritime prévaut sur l'aspect terrestre ⁹⁸. Il est même précisé, dans un additif du même jour, qu'«au cas où les ports, rade et mouillage d'Obock, seraient reconnus impropres à la tenue d'un bâtiment de fort tonnage», il sera possible de changer le lieu d'installation pour «les ports, rade et mouillage de Goubout Kharab». La première frontière de ce territoire en devenir est donc la mer, future route coloniale, frontière qui se parcourt et se traverse, frontière entre la France et les colonies, dont Djibouti est la première porte française, et frontière entre l'Afrique et la péninsule arabique.

Cependant le texte parle ensuite de «la plaine qui s'étend depuis Ras Aly au sud jusqu'à Ras Doumeirah au nord» (art. 2), concède aux Français «le droit d'exploiter dans les forêts le bois nécessaire» (art. 6), de «faire pâturer leurs troupeaux à Ambabou, sur la montagne de Tadjoura, à Hassazélé et à Elo, près du cap Jaboutil» (art. 7) et «de prendre du sel au Lac Assal» (art. 8). Au-delà des aspects maritimes, il s'agit donc aussi d'un établissement terrestre, qui s'étend potentiellement sur les deux rives du golfe de Tadjoura. Il est même envisagé de s'y livrer à des activités pastorales.

Enfin, un troisième aspect n'est pas négligé, celui de l'établissement de relations avec l'intérieur de la Corne. Il est ainsi prévu que les signataires autochtones «s'engagent (...) à faciliter par tous les moyens en leur pouvoir les relations des Français établis à Obock avec l'intérieur du pays» (art. 6). Dès le premier accord, les trois aspects territoriaux de la présence française dans le golfe de Tadjoura sont donc présents ⁹⁹. Mais ce traité n'a aucune conséquence pratique pendant près de vingt ans ¹⁰⁰.

⁹⁴ Katzenellenbogen (Simon) [1996].

⁹⁵ Les textes complets des accords cités sont en annexe. Certains mentionnent explicitement que leurs signataires ne savaient pas lire. Certains ont été rédigés en arabe et en français, d'autres uniquement en français.

⁹⁶ Edith Mailhac a soutenu en 1992 à Aix-en-Provence un mémoire de maîtrise intitulé *Obock, colonie utile*.

⁹⁷ Rubenson (Sven) [1994], pp. 168-171, publie un fac-similé de l'original en arabe de ce traité, issu de la série «Traités» des archives du MAE, où se trouve également un original en français.

⁹⁸ Laurent (Michaël) [2003] a relevé l'aspect maritime du traité de 1862.

⁹⁹ Brunschwig (Henri) [1968] a déjà analysé ce texte et noté son imprécision territoriale : «Le texte du traité, ainsi que l'examen des négociations qui le précèdent, ne laissent cependant pas de surprendre. Le texte, en effet, ne limite pas l'arrière-pays de la côte cédée à la France entre les caps Ras Ali au sud et Ras Doumeirah au nord. Et un article additionnel prévoit que, si Obock ne convient pas, la France pourra occuper, plus au sud "les ports, rade et mouillages de Gubebt-Kharab ou tous autres avec le territoire qui en dépend"», p. 32.

¹⁰⁰ Brunschwig (Henri) [1968], p. 34, «Entre 1862 et 1881, aucun résident français, aucun particulier, ne s'installe à Obock. La présence française se limite aux apparitions irrégulières, rares et éphémères de bâtiments de la division navale de l'océan Indien».

En 1874, plusieurs demandes de concession de terrains à Obock sont déposées par d'Abaddie, Rivoyre, Beau de Rochas, Arnoux ¹⁰¹, mais le ministère des Colonies ne répond à aucune. Doutant de la valeur militaire d'Obock ¹⁰², il propose plutôt d'échanger les droits français dans le golfe de Tadjoura contre un immeuble pour le consul de France au Caire. Les Affaires étrangères s'interrogent sur la faisabilité de ce projet et doutent qu'il soit opportun d'abandonner toutes les possessions françaises en mer Rouge. Après diverses correspondances, rien ne se passe : l'échange n'a pas lieu, aucune concession n'est accordée. Durant la fin des années 1870 et le début des années 1880, les avis des deux administrations restent stables. Les Affaires étrangères souhaitent étendre l'influence française dans la région et le commerce avec la supposée riche Abyssinie ¹⁰³; la Marine ne souhaite pas se voir imposer la charge supplémentaire que représenteraient le ravitaillement, la protection, la surveillance, voir l'administration d'Obock. En février 1879, la Marine publie une note toujours aussi attentiste, refusant d'envisager la création d'une colonie sur les côtes de Tadjoura :

«la France (...) jusqu'à ce jour, n'a pas jugé que la création d'un établissement colonial sur ce point [Obock] fût de nature à lui procurer des avantages appréciables, soit au point de vue politique, soit au point de vue commercial. Elle a voulu, en prenant possession de ce port, s'assurer pour l'avenir les moyens de prendre position dans ces parages voisins d'Aden et de Perim (...) mais sans l'arrière pensée d'y fonder un établissement colonial fixe» ¹⁰⁴.

Peu après, le ministère des Affaires étrangères, soumis à la sollicitation de commerçants (Hess et Roux), tente encore d'amener la Marine à changer de position. Le ministre précise :

«J'aperçois un véritable intérêt politique à favoriser, autant que nous le pouvons sans engager l'avenir, la réalisation de projets, de l'insuccès desquels nous ne saurions être rendus responsables, et qui, s'ils réussissent, contribueront à étendre sur cette terre d'Afrique (...) l'influence française» ¹⁰⁵.

Les marins refusent toujours de s'engager, mais finissent en mai 1879 par accepter le principe de la fondation d'établissements, s'ils n'en ont pas la responsabilité et en particulier ne doivent pas installer de navire sur place. Après avoir encore temporisé, le ministère de la Marine fait finalement paraître un avis au *Journal officiel* le 25 décembre pour expliciter sa position : liberté d'installation, sans aucun engagement ni aucune garantie :

Face aux demandes de concessions, *«nous n'avons rien fait jusqu'ici pour assurer notre souveraineté sur cette contrée [Obock].*

¹⁰¹ ANOM, Affaires politiques 129/4.

¹⁰² ANOM, Affaires politiques 129/4, une lettre du ministère de la Marine au MAE, 26/2/1874, évoque l'«impossibilité absolue de (illisible) sur ce point un établissement militaire».

¹⁰³ Par exemple, une lettre du consul de France à Massawa du 4/5/1875 : «Obock, (...) devenu pour la France d'une importance considérable, eût égard à l'envahissement par l'Egypte de toute la côte est d'Afrique, depuis Suez jusqu'à Berbera, (...) qui ne permet plus aux puissances européennes de pénétrer dans l'intérieur.

Grâce à l'abandon progressif par les puissances des quelques points isolés qu'elles possédaient sur le littoral de la mer Rouge, tel que : Adulis, Edd, Assab, etc.; il n'en existe plus aujourd'hui qu'un seul (...) Obock, dont l'Egypte n'ose revendiquer la possession. (...)

Ne nous faut-il pas : un port de relâche (...); un lieu de dépôt pour le charbon de nos bateaux à vapeur; un Comptoir Fixe d'où notre Commerce et à sa suite la Civilisation, puissent se répandre dans ce vaste Empire Abissin. (...)

La Nation qui saura initier (...) ce magnifique Empire à la civilisation Européenne se sera assuré, dans l'Afrique Orientale, une influence prédominante. (...) L'Abyssinie appartient aujourd'hui moralement à la France» (MAE, CCC, Massawa, t.2, 1860-1885).

¹⁰⁴ ANOM, Affaires politiques 129/5.

¹⁰⁵ ANOM, Affaires politiques 129/5, lettre du ministre des Affaires étrangères au ministre de la Marine, 30/4/1879.

Il serait donc impossible d'indiquer le sol susceptible d'être cédé, et encore moins de le délimiter. Dans ces conditions, le département de la Marine ne saurait faire de concessions. Il ne peut que laisser aux personnes qui tenteraient de fonder un établissement à Obock toute la responsabilité du choix de l'emplacement à occuper par elle, sous la réserve que cette occupation, essentiellement précaire et révocable, devra cesser à la première réquisition»¹⁰⁶.

Le premier commerçant français à s'installer sur le territoire est, semble-t-il, Pierre Arnoux, né à Nice ville piémontaise jusqu'en 1860. Il est dans la région depuis quelques années, à Massawa en 1873¹⁰⁷ et au Shoa pour le compte de la Compagnie Franco-éthiopienne en novembre 1874. A ce moment il entretient des relations avec l'Italie, à qui il propose en vain une installation commerciale¹⁰⁸. Il crée un premier établissement à Obock en mai¹⁰⁹ ou juin¹¹⁰ 1881, mais est assassiné le 3 mars 1882. Deux missions de la Marine, avec le *Bisson* puis le *Vaudreuil*, n'arrivent pas à trouver les coupables. En 1882, il ne reste plus à Obock que Soleillet¹¹¹, employé de la Société française d'Obock représentant la maison Godin de Marseille¹¹², qui crée un dépôt de marchandises dans les îles Moucha¹¹³. A la suite de son occupation de Sâgallou en juillet 1882, le vice-consul français à Aden informe le ministère qu'«*Aboubaker Pacha m'a envoyé une protestation au nom du gouvernement égyptien. J'y ai répondu d'une façon évasive*»¹¹⁴.

A partir de 1882, l'activité s'accroît autour d'Obock. Un capitaine de frégate en retraite, Delagrange, rédige à la demande de la Société française des Steamers de l'Ouest un rapport sur les conditions d'installation d'un dépôt de charbon, que la Compagnie Poingdestre et Mesnier pourrait assurer¹¹⁵. Ce rapport est envoyé avec une proposition commerciale au ministère de la Marine, peu intéressé dans un premier temps¹¹⁶. Mais en septembre 1883, le ministre se demande «*si le moment ne serait pas venu de faire [revivre ?] les droits qui nous appartiennent sur le territoire d'Obock*»¹¹⁷. Après une visite sur les lieux de l'*Infernet*, un rapport de son commandant, Conneau,

«attribue l'insuccès des trois compagnies françaises qui se sont succédées (sic) à Obock aux ressources très restreintes du pays (...), aux difficultés de toute nature qu'on rencontre pour se rendre d'Obock au Choa (...). Le commandant conseille l'emploi d'un simple

¹⁰⁶ JO du 25/12/1880, in ANOM, Affaires politiques 129/6.

¹⁰⁷ Rubenson (Sven), [2000], lettre de Menelik à Pierre Arnoux, 3/3/1873, d'après MAE, AEMD, Afrique 62, fol. 337-338.

¹⁰⁸ Ciglio (Carlo) [1958].

¹⁰⁹ Selon SHM, BB4-1507, «Note sur Obock» par Pierre Arnoux, 17/11/1881.

¹¹⁰ Selon ANOM, Affaires politiques 129/6.

¹¹¹ Il sera l'employeur de Léon Chefneux.

¹¹² SHM, BB4-1507, lettre du vice-consul à Aden au commandant de la Station navale de la mer des Indes, 18/9/1882, «*Mr Soleillet, agent général, avec quelques employés de la Société française Godin et Cie sont toujours installés à Obock. Mais le gouvernement n'a pris aucune détermination en ce qui concerne l'organisation de cette colonie dont l'enfancement est pénible. Le Ministère de la Marine ne semble pas accueillir avec faveur le projet d'établissement d'un dépôt de charbon sur ce point.*»

¹¹³ ANOM, Affaires politiques 129/7.

¹¹⁴ SHM, BB4-1507, lettre du vice-consul à Aden au commandant de la Station navale de la mer des Indes, 18/9/1882.

¹¹⁵ Les deux sociétés dépendent de la maison Mesnier, elles ont la même adresse, 16 rue d'Aumale, à Paris 16^e.

¹¹⁶ ANOM, Affaires politiques 140, dossier «dépôt de charbon», lettre du ministre de la Marine à Poingdestre et Mesnier, 20/7/1882 : «*Vous me proposez (...) de constituer un dépôt de charbon à Obock dans le cas où la Marine passerait avec vous un marché ferme de plusieurs années (...). Il est absolument impossible au Département de la Marine de prendre un engagement de cette nature. (...) Nos grands transports hôpitaux de Cochinchine ne pourraient pas relâcher périodiquement [à Obock] qui est en dehors du réseau télégraphique et qui n'offre aucune des ressources (...) nécessaires. (...) Je vous ferai remarquer que le Département de la Marine n'a aucun établissement à Obock et que son intention n'est pas pour le moment d'y faire acte d'occupation.*»

¹¹⁷ ANOM, Affaires politiques 140, «Dépôt de charbon», note du 4/9/1883 à l'attention de l'état-major.

ponton de capacité suffisante pour servir de dépôt de charbon et loger le personnel affecté. (...) [II] estime qu'un établissement du gouvernement amènera une modification de la situation»¹¹⁸.

Après de nouvelles négociations, le 25 mars 1884, un accord est signé avec Poingdestre, Mesnier et Cie, qui s'engage à fournir un approvisionnement en charbon, l'Etat devant acheter «un minima de 1000 t de charbon de briquettes pendant les deux premières années et 750 tonnes pendant chacune des huit années suivantes»¹¹⁹, soit près de huit mille tonnes au total. Le premier charbon est livré le 13 août 1884, difficilement, vu l'absence d'infrastructures. L'entreprise se révèle ardue. Le charbon, conservé en plein air, se dégrade; les aménagements sont insuffisants pour permettre un chargement rapide des navires et les commandants s'en plaignent; enfin l'installation subit de fréquentes dégradations. Une bourrasque emporte le ponton dans la nuit du 16 au 17 août 1887¹²⁰. Début 1889, une inondation ravage le dépôt. Le concessionnaire écrit bien encore au ministre :

«nos relations avec votre département sont trop fréquentes, nous sommes trop intimement liés à l'avenir d'Obock, nous avons trop d'occasion de recourir à votre bienveillance, pour songer un seul instant à demander une indemnité»¹²¹

mais il semble bien que cet incident marque la fin de l'exploitation du dépôt d'Obock, qui est en train d'être abandonnée au profit de Djibouti. Le 19 mai 1889, le ministre de la Marine informe le sous-secrétaire d'Etat aux Colonies que le contrat sur le charbon à Obock :

«n'a pas donné (...) les résultats que l'on pouvait en attendre (...). Je viens en conséquence de faire entamer des pourparlers (...) en vue d'arriver, si cela est possible, à la conclusion d'un nouveau traité de nature à donner une complète satisfaction aux besoins de la Marine Nationale»¹²².

La frontière d'Obock (1884)

Les Egyptiens sont représentés dans la région par Abu Bekr, Afar originaire de Tadjoura et gouverneur de Zeila¹²³. Lors de l'affaire Lambert, il était déjà présent, en lutte contre un autre notable régional, Shermake, sur lequel il finit par prendre le dessus en partie grâce au soutien français. Mais le retour de l'Egypte a changé la donne, et Abu Bekr s'est rallié à cette puissance alors montante qui l'a nommé *pacha* de Zeila en 1869; au début des années 1880 il est dominé par le gouverneur égyptien d'Harar.

En janvier 1884, François Deloncle, consul de France à Aden, informe le ministère des Affaires étrangères, alors dirigé par le président du Conseil Jules Ferry, qu'en août 1883, Abu Bekr, «*Pacha Egyptien de Zeila*», a envoyé son fils mettre un drapeau égyptien à Latellah (à huit kilomètres au sud d'Obock)¹²⁴. Ce drapeau a été abattu le 28 août 1883 par MM. Deschamps et Bassal, agents des «Factories française». Le 19 septembre, Abu Bekr émet une protestation officielle et une patrouille

¹¹⁸ SHM, BB4-1451, «Note résumant les impressions des Commandants qui ont successivement passé à Obock», 1/7/1885. Le rapport de Conneau, du 3/1/1884, est dans ANOM, Affaires politiques 140, «Dépôt de charbon».

¹¹⁹ ANOM, Affaires politiques 140, lettre du 26/1/1884.

¹²⁰ ANOM, Affaires politiques 140, dossier «Correspondance générale 1889», rapport du commandant du *Météore*, 6/9/1887, qui ajoute que «tant du point de vue de la rapidité de l'embarquement qu'à celui du prix et de la qualité du charbon, notre établissement d'Obock se trouve à l'heure actuelle dans des conditions peu satisfaisantes».

¹²¹ ANOM, série géographique, Somalis 6, dossier 93, lettre du 2/3/1889.

¹²² ANOM, Affaires politiques 140.

¹²³ Sur Abu Bekr, voir Fontrier (Marc) [2003].

¹²⁴ La carte de 1939 mentionne la «pointe Alat Eylà» à l'embouchure de l'oued Sadai, à 6 km à l'ouest d'Obock. La carte de 1992 ne donne pas de nom à ce promontoire, proche de Bôl-Guiba.

égyptienne passe à Obock avant d'aller remettre le drapeau, le 24 novembre. «*Depuis cette date les soldats d'Abou Bekr tiennent toujours garnison à Latelah*»¹²⁵. Mais les Egyptiens évacuent le lieu quelques jours plus tard, sur ordre du Caire, après des remarques françaises¹²⁶.

A la fin de 1883, à la suite de ces événements, le ministère de la Marine et des Colonies change de position et décide d'envoyer une mission reconnaître le territoire. Le 9 décembre 1883, Léonce Lagarde¹²⁷, un jeune fonctionnaire de 23 ans qui se trouve à Paris à ce moment, est nommé «*commissaire extraordinaire en mission spéciale pour la reconnaissance et la délimitation du territoire d'Obock*» et envoyé sur l'«*Infernet*», navire de la flotte de l'océan Indien. La mission est expliquée à son commandant en janvier 1884 :

*«En 1880, un officier égyptien est venu arborer le pavillon khédivial sur notre possession d'Obock, mais sur les observation de notre ministre au Caire, le gouvernement égyptien s'est empressé de retirer les quelques hommes qui avaient ainsi violé notre territoire (...) Au mois de juin de l'année dernière, quelques soldats Egyptiens vinrent planter un mât de pavillon à Lateïlah, à quelques kilomètres d'Obock, sur le territoire de notre possession, et y arborèrent à nouveau le drapeau khédivial. Sur les observations de notre agent au Caire, le gouvernement égyptien donna l'ordre de retirer le pavillon et (...) a proposé (...) de délimiter d'un commun accord notre possession d'Obock. (...) C'est pour procéder à cette étude sur place que le Gouvernement de la République vous a désigné, ainsi que M. Lagarde, commandant de cercle au Sénégal»*¹²⁸.

Le 29 avril 1884, le commandant de l'*Infernet*, le capitaine de frégate Conneau, envoie son rapport qui décrit la première frontière du territoire :

«Nos possessions et celles des Egyptiens se touchent dans le sud. Nous nous arrêtons à un point déterminé, ras Ali, confinant le territoire de Tadjourah, mais en dehors de cette minime partie de frontière, nous n'avons plus pour voisins que les Danakils indépendants. La délimitation dès lors nous paraît très facile : suivre un méridien de ce point jusqu'au premières montagnes.» Il précise que la limite à l'intérieur est «*la ligne de faite des grandes montagnes (...) Mais nous pensons qu'il y aurait peut-être lieu d'éviter de trop les préciser, comme l'on serait forcé de le faire s'il s'agissait d'un territoire européen, afin de nous laisser la possibilité de s'étendre plus loin dans l'avenir.*» Il préconise enfin de déplacer la frontière sud au «*ras Douan*»¹²⁹, où «*un contrefort de 2 ou 300 mètres d'élévation arriv[e] presque jusqu'à la mer. Pour aller d'Obock à Tadjourah il faut passer par-dessus cette montagne qui semble au premier abord une limite plus naturelle que celle de Ras Ali*»¹³⁰.

Le territoire semble alors déterminé par des critères géographiques «naturels», le méridien de Raïssâli («ras Ali») et une chaîne de montagnes, même si la mention des «premières» ou «grandes» montagnes laisse place à l'interprétation. Il ne s'agit sans doute pas d'une délimitation contradictoire; l'accord

¹²⁵ ANOM, Affaires politiques 140, dossier «Affaire de Zeilah», lettre du 7/1/1884.

¹²⁶ SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91», lettre du commandant de l'«Infernet» au ministère, 6/1/1884.

¹²⁷ Antoine, Marie, Joseph, Léonce Lagarde de Rouffeyroux, né le 10/10/1860 à Lempdes (Haute Loire), est fils d'un haut-fonctionnaire. Sa carrière dans l'administration commence en août 1878, dans l'administration préfectorale. Après son service militaire (1880-1881), il est nommé à l'ambassade près le Saint-Siège en novembre 1881, puis devient secrétaire du gouverneur de Cochinchine le 30/11/1882. Après son retour en France, il est nommé, le 2/10/1883, commandant de cercle au Sénégal, mais est finalement envoyé à Obock (ANOM, EE II 1060/7). Voir la thèse de Prijac (Luc) [2001].

¹²⁸ SHM, BB4-1507, dossier «Obock, 1884, 1887, 1890-91», lettre du 15/1/1884.

¹²⁹ Sans doute le «ras Duan» mentionné sur les cartes de 1939 et 1947, à l'est de Raïssâli, à l'endroit où la direction générale de la côte entre Obock et Tadjoura passe de sud-est à est, à proximité de l'indication «Loubâtanlé» de la carte de 1992.

¹³⁰ SHM, BB4-1507, dossier «Obock, 1884, 1887, 1890-91», «Rapport sur les limites du territoire d'Obock», 29/4/1884.

égyptien, ou même un contact, n'est pas mentionné dans le rapport, encore moins celui des chefs afars. Cependant, dans des instructions laissées le 27 avril au capitaine de l'«Etendard» qui doit le remplacer sur la zone, le commandant du «Seignelay» décrit d'autres limites et explique son attitude par rapport à la situation locale :

Le vizir de Tadjourah, dont le territoire, en partie sur les possessions Egyptiennes, s'arrête à un ravin situé à l'est et à peu de distance de ras Donan ¹³¹. De ce point jusqu'aux environs de Latéla, des montagnes à la mer, le pays est habité par des tribus Bédouines dont le chef est Bouran Abdou.

De Latela en remontant au Nord jusqu'à Doomeïrah, on trouve également des tribus bédouines qui obéissent à un chef appelé Mohamed Aly (...). Et à la tête de tous ces chefs, subalternes, mais en réalité plus puissants que lui, se trouve le Sultan de Raheïta (...). Le seul chef dont le pouvoir soit réellement effectif est Mohamed Amphallé, Sultan d'Aoussa; ses possessions s'étendent depuis la chaîne de montagne qui se trouvent derrière celles que nous avons prises pour limites jusqu'aux Etats du roi Menelick. Il donne l'investiture aux Sultans de Raheïta, les dépose et nomme leur successeur. (...)

Se contenter pour le moment d'occuper ce qui nous est indispensable, et personne n'a la puissance de nous en empêcher, éviter le bruit autant que possible afin de faciliter la solution du règlement des limites et la reconnaissance de nos droits; telle me paraît être la conduite à suivre» ¹³².

Plusieurs légitimités ou frontières sont en concurrence. Raïssâli se situe à sept kilomètres à l'est de Tadjoura, le «ras Duan» est à une quinzaine de kilomètres plus à l'est. Ces descriptions signifient que le territoire français serait à cheval sur deux espaces politiques antérieurs, les sultanats de Tadjoura et Rehayto. Mais en fait le pouvoir exercé semble faible, et l'autorité supérieure évoquée, celle du sultan de l'Awsa, lointaine.

La décision d'occuper Obock est bien prise, mais les objectifs sont encore très limités, comme l'écrit le consul de France à Suez, Bertrand, à monseigneur Taurin Cahagne, à Harar :

«J'ai l'honneur de porter à la connaissance de VG que le gouvernement de la République a résolu de prendre possession d'Obock. (...) Ce premier établissement (...) n'a d'autre but pour le moment que de procurer à notre marine de guerre un endroit où elle puisse prendre du charbon et se ravitailler sans être à la merci d'une puissance étrangère» ¹³³.

L'extension méridionale (1884-1888)

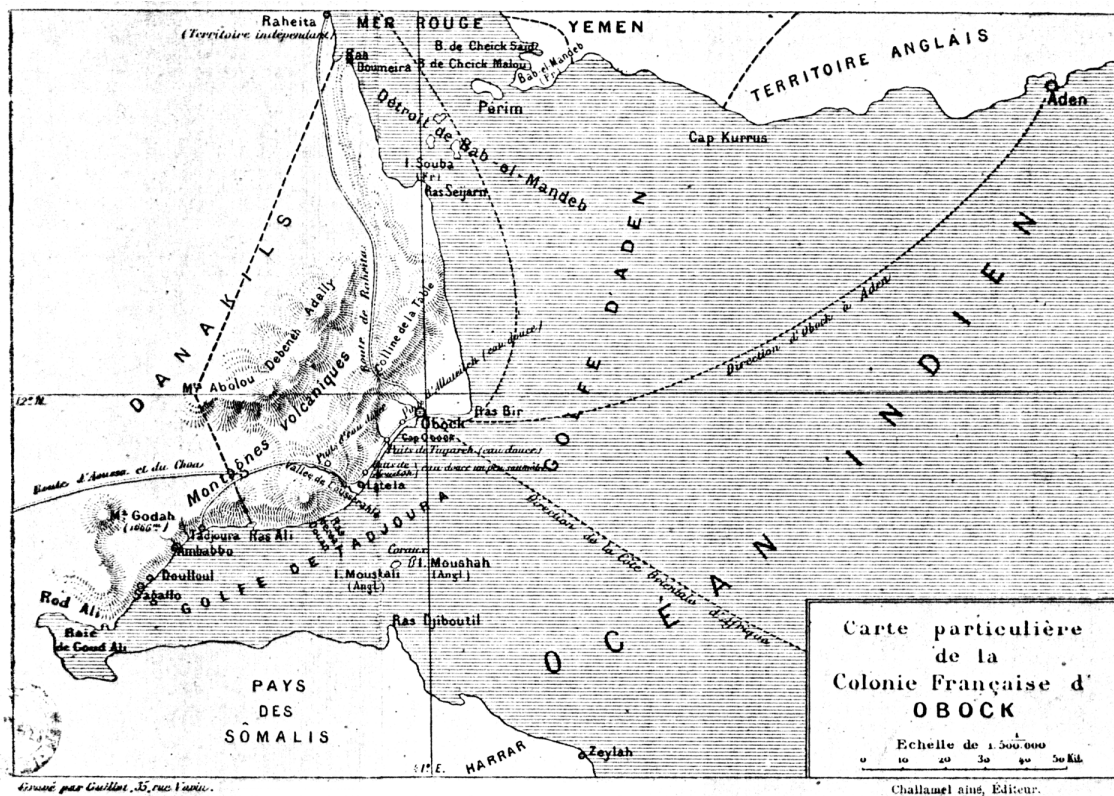
Léonce Lagarde, de retour de son voyage avec l'*Infernet*, est nommé «commandant à Obock» le 24 juin 1884. Il quitte la France le 20 juillet et arrive à son poste le 1^{er} août 1884 ¹³⁴. Publiée en 1884 par Caix de Saint Amour la carte ci-après représente le territoire qu'il trouve à Obock.

¹³¹ Le «ras Donan» ne figure pas sur les cartes, il s'agit sans doute du «ras Duan», voir note *supra*.

¹³² SHM, BB4-1507, dossier «Obock, 1884, 1887, 1890-91», instructions du 27/4/1884.

¹³³ ANOM, Affaires politiques 137/7, lettre du 27/5/1884.

¹³⁴ ANOM, EE II 1060/7, états de services de Lagarde.



Très rapidement, Lagarde entreprend d'étendre le territoire sous son administration et de sécuriser juridiquement sa possession. Les conditions matérielles de réalisation de ces accords sont mal connues, mais il semble que les contacts avaient lieu à travers une double traduction : français-arabe, puis arabe-afar ¹³⁵. Dès le 9 août 1884, Lagarde conclut un accord ¹³⁶ avec «Ahmed Leïtah, sultan de Gobad», dont le territoire est simplement défini comme allant «*depuis la frontière de la Colonie d'Obock jusqu'à celle de l'Aoussa proprement dit*» (art. 2). Les signataires proclament «*paix constante et amitié perpétuelle*» (art. 1), puis organisent le commerce français sur le territoire du sultan. Ce dernier s'engage à aider le transit des caravanes françaises, moyennant un tarif fixe (1 thaler par chameau et par Européen, art. 3). Puis il est convenu que les différends entre Français et «sujets du sultan» seront arbitrés en première instance par les autorités françaises et, sinon, par les deux autorités (art. 6). Enfin le sultan s'engage «*à ne faire aucune convention ni signer aucun traité sans l'assentiment du chef de la colonie d'Obock*» (art. 7), ce qui revient à admettre un protectorat français, même s'il est douteux que le sultan en ait conscience. Il est probable en effet qu'il pensait conclure un simple accord commercial, le protectorat n'étant établi que par le dernier article, alors que les autres mettent le gouvernement français et le sultan au même niveau, seule «*la Colonie d'Obock étant territoire français*» (art. 2).

Au mois d'octobre 1884, fortement incité par son administration, Lagarde étend l'emprise territoriale de la France jusqu'au fond du golfe de Tadjoura. Alors que des troupes égyptiennes sont encore stationnées à

¹³⁵ C'est en tout cas ce que signale le commandant de l'«Infernet» en avril 1884 (SHM, BB4-1507, «Obock 1884, 1887, 1890-91», instructions du 27/4/1884).

¹³⁶ Ratifié le 6/11/1884 ou le 10/12/1884.

Sâgallou et Tadjourah, Lagarde signe un traité de protectorat avec le sultan le 21 septembre ¹³⁷, négligeant les protestations turques ¹³⁸. Une note interne de l'état-major du ministère de la Marine détaille l'aventure :

«La position d'Obock par suite des difficultés de communication avec l'intérieur du pays, se prêtait peu à l'accomplissement de nos vœux en ce qui concerne le développement de notre commerce; et il était reconnu depuis longtemps que l'occupation d'un point dans le fond du golfe de Tadjourah serait bien préférable pour ouvrir une voie facile vers le Choa et servir de tête de ligne aux caravanes destinées à nous mettre en relation avec ce royaume.

Aussi, profitant des déclarations faites par le Khédive à notre représentant au Caire, relativement à son intention d'abandonner Harrar, Berbera et Tadjourah, le gouvernement a-t-il invité le commandant d'Obock à entamer des négociations avec les chefs indigènes de Tadjourah pour les amener à placer leur pays sous le protectorat de la France. Un crédit de 50 000 F était ouvert à M. Lagarde, par le ministre des Affaires étrangères afin de lui faciliter la mission délicate qui lui était confiée (télégramme du 7 septembre).

Malgré les obstacles suscités par Abou Beker, pacha de Zeila, chef indigène entièrement à la dévotion des Anglais, le Commandant d'Obock réussit à passer avec le sultan de Tadjourah un traité plaçant sous le protectorat de la France le territoire compris entre le cap Ras-Ali et Gubbet-Lauvrah (?? peu lisible) moyennant une redevance annuelle de 2200 thalers. M. Lagarde prévenait en même temps le Ministre que le pavillon égyptien continuait à flotter sur le territoire français de Ras-Ali et que les garnisons égyptiennes étaient maintenues par Abou Beker à Sagallo et à Tadjourah ; il demandait aussi l'autorisation d'occuper Rood Ali et de construire un blockhaus avec une garnison de six militaires indigènes, sur ce point où les Egyptiens ne se sont jamais établis et qui est considéré par tous les trafiquants comme une tête de ligne excellente pour les caravanes du Choa et même pour celles du Harrar.

Par télégramme du 9 octobre, le gouvernement approuvait le traité passé avec le sultan de Tadjourah établissant notre Protectorat sur ses territoires moyennant une redevance annuelle de 2200 thalers pris sur les crédits du Ministère des Affaires étrangères; il autorisait en outre l'occupation de Rood-Ali et la construction d'un blockhaus (sic) sur ce point.

D'après les dernières nouvelles apportées par un télégramme du Cdt d'Obock, expédié d'Aden le 9 octobre, le pavillon français flotte à Sagallo, Ras-Ali et Rood-Ali, aucun conflit ne s'est produit. Le sultan, par un nouveau traité, nous fait de nouvelles et importantes concessions. Il est vrai que Tadjourah est encore occupé par les Egyptiens (d'après les renseignements fournis par M. Barrère, notre représentant au Caire, la garnison égyptienne ne comprendrait qu'une dizaine d'hommes) mais l'importance de cette ville est annulée par suite de notre établissement à Ras-Ali et à Sagallo» ¹³⁹.

Cependant un rapport du commandant du croiseur *Seignelay* donne une chronologie un peu différente dans le détail. C'est seulement le 16 octobre que Lagarde lui signale : *«d'après les nouvelles que je viens de recevoir l'évacuation de Tadjourah et de Sagallo s'effectuerait en ce moment et je crois qu'il serait opportun de s'y rendre immédiatement»* ¹⁴⁰. Le capitaine de frégate raconte l'action :

¹³⁷ ANOM, Affaires politiques 139, dossier 5, note sans date ni signature : *«Au commencement du mois de septembre 1884, le Département, informé que le gouvernement égyptien était décidé à abandonner Tadjourah et que la Turquie refusait de prendre possession de cette localité, invitait le commandant d'Obock à faire tout son possible pour que le sultan Ahmed ben Mohamed se plaçât sous le protectorat de la France (...). Monsieur Lagarde réussit, non sans de sérieuses difficultés, à conclure, le 21 septembre 1884, avec le sultan de Tadjourah un traité en vertu duquel ce dernier donne à la France son pays, qui s'étend de ras Ali à Gubet-Kharab».*

¹³⁸ DDF, 1871-1914, 1^{re} série, tome 5, lettre du 8/12/1884 du MAE aux ambassades à Vienne, Berlin, Saint-Petersbourg et Rome.

¹³⁹ SHM, BB4-1451, «Note sur Obock», Etat-major général, 3^e service, 6/11/1884.

¹⁴⁰ SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91».

«M. Lagarde (...) acquit la certitude que les troupes égyptiennes devaient évacuer Sagallo le lendemain matin, et le sultan promit de venir à bord pour nous faire reconnaître la barque portant ces troupes. Effectivement, le 18 au matin, le sultan de Tadjourah et son vizir, le sultan Loheïta et quelques autres, vinrent à bord vers 6h, et nous montrèrent, dans l'ouest, un boutre qui louvoyait le long de la côte pour gagner Tadjourah. Nous fîmes alors descendre les chefs indigènes chez moi, et en leur offrant des gâteaux, des sirops, de l'eau glacée, on amena le sultan à céder à la France, en toute propriété, moyennant quelques cadeaux, Sagallo, Ras-Ali et Rood-Ali. Le traité fut signé vers 8h 1/2 et à 9h le canot à vapeur du "Seignelay", avec 20 hommes armés, partait, (...) se glissait entre le boutre égyptien et la côte, et arrivait à Sagallo au moment où les soldats égyptiens arrivaient à Tadjourah. M. Legras trouva le poste fortifié de Sagallo complètement évacué, sans pavillon ni gardien, il s'en empara sans coup férir et y installa une garnison de 14 hommes»¹⁴¹.

Le 19 octobre, un poste de sept hommes occupe Raïssâli, puis le 21 octobre «Rood-Ali», à l'entrée du Goubbet¹⁴². Cependant le 27, les trente-cinq soldats égyptiens sont toujours à Tadjoura, empêchant une installation française. Le commandant du *Seignelay* propose une intervention armée, estimant qu'ils ne demandent qu'à se rendre et que le seul navire militaire britannique dans la région était bloqué à Aden, mais «M. Lagarde, après avoir acquiescé à [s]on idée, n'a pas osé au dernier moment»¹⁴³.

Finalement, le 17 novembre, Lagarde à bord du *Brandon* se rend à «Tadjourah évacué la veille par les troupes égyptiennes»¹⁴⁴. Il en prend possession, hisse le drapeau, puis s'en retourne. L'installation d'un poste à Tadjoura même n'est pas mentionnée, et les trois postes créés le 18 octobre sont ensuite abandonnés¹⁴⁵. L'occupation de Tadjoura reste symbolique, le drapeau français est arboré et un navire passe de temps en temps.

Cette occupation est voulue et soutenue par le ministère, qui garde cependant la préoccupation constante de ne pas entraîner de conflit avec l'Angleterre¹⁴⁶. Quelles que soient les conditions réelles de sa signature, le traité signé le 21 septembre avec «Hamed ben Mohamed, sultan de Tadjourah», qui servira de base légale au protectorat, est clair¹⁴⁷. Dès l'article 2, «le Sultan Hamed donne son pays à la France» contre une «pension de 100 (cent) thalers au Sultan Hamed et 80 (quatre-vingt) au vizir» chaque mois (art. 6).

Cependant ce texte ne décrit aucun territoire, et il faut une déclaration extrêmement brève du sultan le 18 octobre 1884¹⁴⁸, par laquelle il «donne à la France, par amitié, Ras-Ali, Sagallo et Rood Ali (Gubbet Karab)»¹⁴⁹ pour préciser son contenu sur le terrain. Sans documentation sur les conditions d'élaboration de cette déclaration, on peut imaginer que Lagarde, s'étant aperçu du manque de précision du premier

¹⁴¹ SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91», rapport du 29/10/1884. Voir le procès verbal de l'occupation.

¹⁴² Des originaux des procès-verbaux de ces occupations se trouvent dans ANOM, Traités 7.

¹⁴³ SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91», rapport du 29/10/1884.

¹⁴⁴ ANOM, Traités 7, «Procès verbal d'occupation de Tadjourah», 17/11/1884.

¹⁴⁵ En 1889, aucun n'est occupé.

¹⁴⁶ «Si traité signé par Sultan et par vous met Tadjoura sous protection française et en cas départ troupes égyptiennes, entendez-vous avec commandant "Seignelay" pour occupation; cependant, si Anglais succèdent à immédiatement à Egyptiens, protestez contre cette occupation, mais évitez tout conflit. Informez-nous» (ANOM, Affaires politiques 137/7, dépêche de la Marine à Obock, 27/9/1884).

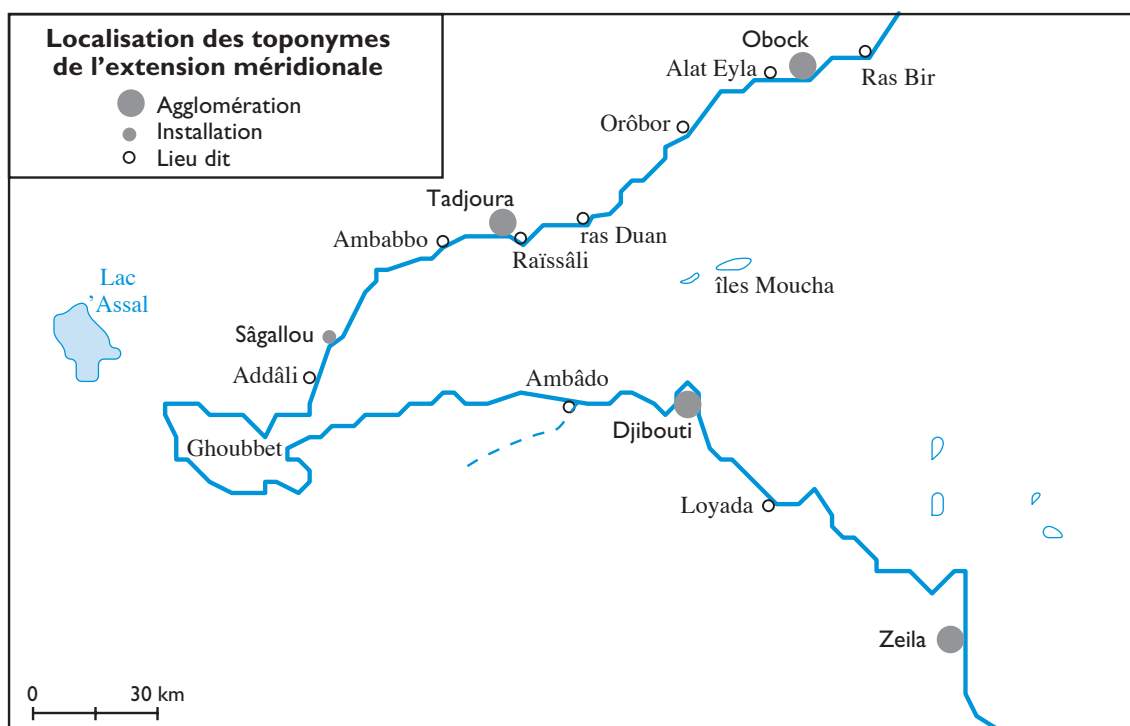
¹⁴⁷ Le MAE donne son accord à la ratification du protectorat et refuse en même temps la proposition de Soleillet de donner Sâgallou, estimant qu'il n'y détient que des droits privés (ANOM, Affaires politiques 134/1, lettre du MAE au ministre de la Marine, 5/12/1884). Cependant Sâgallou se trouve entre ras Ali et le Ghoubbet, et fait donc partie du territoire compris dans l'accord.

¹⁴⁸ Ratifiée le 21/8/1885.

¹⁴⁹ Ras-Ali est Raïssâli, petit cap à 4 kilomètres à l'est de Tadjoura. Sagallo est Sâgallou et Rood Ali est Addâli.

texte, a élaboré celui-ci. Mais la saga ne s'arrête pas là puisque, datée du 14 décembre 1884, nous trouvons une déclaration tout aussi concise du *sultan de Gobad* : «*Homed, sultan de Tadjoura, ayant donné son pays au Gouvernement Français jusqu'à l'endroit appelé Adaili. Moi, Hamed Leïta, j'en fais de même et je donne au dit Gouvernement de Adaili à Ambaddo*»¹⁵⁰.

Par ce dernier texte, le sultan de Gôb'aad, qui avait déjà reconnu le protectorat français en août, même sans le savoir, donne en pleine propriété une portion de côtes qui comprend le Ghoubbet, mais surtout qui s'étend sur la côte sud du golfe sur une quarantaine de kilomètres. La limite qu'il assigne alors à son territoire se situe à l'est de la limite orientale des Afars indiquée par les carte de 1894, la carte Chaurand et une carte marine (voir le chapitre 5-2 sur cette question).



Un nouvel accord, signé le 2 janvier 1885, introduit une notion territoriale et d'autres limites que celles qui sont situées le long de la côte, puisqu'«*afin de rendre plus étroits les liens d'amitié qui l'attachent à la France, le Sultan Loïtah déclare faire pour lui et pour ses successeurs don de son pays au Gouvernement de la République* (art. 1^{er}). Le sultan de Gôb'aad conserve l'administration des «*affaires des Danakils*» (art. 3), et s'engage à assurer l'organisation d'éventuelles caravanes au départ du Ghoubbet (art. 4).

La découverte du pays continue et, en partie grâce à l'entremise du consul à Zeila, Henry¹⁵¹, le 26 mars 1885, un accord est signé avec de nouveaux acteurs, les «*chefs Issas (...) qui commandent sur le territoire situé au Gubbet Kharab et jusqu'au delà d'Ambaddo, près de Zeila*», qui «*donnent leur pays à la France pour qu'elle le protège contre tout étranger*» (art. 2).

¹⁵⁰ Adaili est Addâli, et Ambaddo est Ambâdo, débouché de l'oued du même nom, sur la côte sud du golfe à 15 km à l'ouest du cap Djibouti.

¹⁵¹ ANOM, Affaires politiques 140, lettre de Henry, de Zeila, au consul au Caire, 1/3/1885, évoque «*l'insistance des chefs du pays Somali à réclamer la protection de la France*».

A propos de toute cette série de textes, on ne peut cependant parler de territoires, puisque l'intérieur des terres n'est même pas évoqué. Tous ces accords sont antérieurs à la signature de l'Acte général de la Conférence de Berlin, en février 1885¹⁵². Si cette conférence n'a pas partagé l'Afrique, elle a défini les modalités techniques qui permettront de le faire. En particulier son chapitre VI article 34, qui décrit la procédure de reconnaissance des prises de possession sur les côtes africaines entre les puissances européennes, avec la nécessité de notifier aux autres pays les revendications territoriales pour qu'elles soient opposables.

Le gouvernement français est toujours divisé entre les Affaires étrangères qui souhaitent étendre le territoire et les Colonies qui sont plus réservées. Lorsque Lagarde, qui défend clairement la première position, informe le ministère de la Marine et des Colonies début janvier 1885 de l'accord avec le Gôb'aad¹⁵³, il lui est immédiatement répondu que *«le gouvernement entend limiter son action au Gubbet-Karab et désapprouve toute extension nouvelle»*¹⁵⁴, mais cette dépêche arrive, paraît-il, après la signature de l'accord. Sans surprise, les Affaires étrangères en soutiennent la ratification :

*«Il s'agit de savoir aujourd'hui si, en présence d'un fait accompli, nous devons nous départir de la ligne de conduite qui avait été arrêtée entre nous et accepter le nouveau protectorat qui nous est offert. (...) Le traité conclu le 5 janvier par M. Lagarde nous ouvrirait (...) entre le pays des Somalis et les terres du sultan d'Aoussa, une route assurée pour pénétrer jusqu'aux portes du Choa, sans avoir besoin de solliciter de personne le droit de passage. (...) Il me semble donc que nous devons accepter les propositions du Sultan Loïtah»*¹⁵⁵.

Mais le ministère de la Marine refuse toujours et, en août, les Affaires étrangères abandonnent¹⁵⁶. Des instructions sont alors envoyées à Lagarde : *«Nous ne pouvons songer à étendre au-delà d'Ambaddo la limite de notre possession»*¹⁵⁷. En novembre 1885, la Marine précise plus longuement sa position : le refus de ratifier les derniers accords qui sont de réelles prises de possessions territoriales.

«Pour assurer à la France la possession de la partie de la côte comprise du Gubbet-Kharab à Ambaddo il a paru utile de ratifier les actes de donation des sultans de Tajourah et de Gobaad (...) qui ont fait l'objet du décret du 21 août 1885, le gouvernement n'a pas cru devoir accepter le protectorat de pays s'étendant à l'intérieur. Les raisons qui l'ont conduit à refuser la ratification du traité conclu avec le sultan de Gobaad le 2 janvier 1885 l'ont également empêché de ratifier celui passé avec les chefs Issas.

¹⁵² Brunshwig (Henri) [1971]. Katzenellenbogen (Simon) [1996] conteste que la modalité décrite pour les côtes s'applique à l'intérieur, et qu'il ait été établi le principe de l'occupation effective. : *«This did not prevent Britain, other governments and individual from trying to use the principle to further their own interests subsequently, but the Berlin Act itself did not provide the justification. (...) It is more than a little surprising that some people still seems to believe that the Conference established the principle that the validity of territorial claims was to be based on the principle of effective occupation»* (p. 22). [Cela n'empêcha pas la Grande-Bretagne, d'autres gouvernements ou des individus d'utiliser le principe pour faire avancer leurs intérêts, mais l'Acte de Berlin lui-même ne le prévoit pas. (...) Il est plus qu'étonnant que certains semblent encore croire que la Conférence a établi le principe selon lequel la validité des revendications territoriales étaient basée sur le principe de l'occupation effective]. Cependant, même si ce principe n'est pas inscrit dans l'accord, qu'il ait été utilisé lui donne une existence.

¹⁵³ ANOM, Affaires politiques 139/7, dépêche du 5/1/1885 : *«Devant intrigues étrangères pour couper route Choa, ai signé traité avec chef mettant sous protection française territoire depuis Gubetkharab jusque'à frontière Choa.»*

¹⁵⁴ ANOM, Affaires politiques 139/7, dépêche du 6/1/1885.

¹⁵⁵ ANOM, Affaires politiques 139/7, lettre du MAE au ministère de la Marine, 21/2/1885.

¹⁵⁶ ANOM, Affaires politiques 139/7, lettre du MAE au ministère de la Marine, 13/8/1885 : *«Bien qu'il m'eût semblé (...) que ce traité pouvait présenter au point de vue politique et commercial, un réel intérêt, je n'insisterai pas davantage».*

¹⁵⁷ ANOM, Affaires politiques 139/7, lettre de la Marine au commandant d'Obock, 10/1885.

*Les considérations qui ont motivé cette décision n'ont rien perdu de leur valeur, et je ne saurais trop vous recommander de vous conformer aux instructions (...) recommandant d'éviter toute initiative qui pourrait vous amener à dépasser les limites que nous avons fixées à notre action sur les bords de la mer Rouge et d'apporter la plus grande circonspection dans vos rapports avec les tribus somalis»*¹⁵⁸.

Deux raisons poussent au refus de ces nouveaux protectorats et à l'extension de la colonie par le ministère de la Marine. D'abord des incertitudes sur les droits réels des vendeurs, et donc la valeur des offres. Le commandant du «Renard» en mission à Obock écrit par exemple en avril 1885 :

*«Avant de recueillir les demandes de protectorat qui, paraît-il, nous sont adressées de tous côtés, il serait peut-être prudent de s'assurer si elles sont sincères, si elles n'ont pas pour but unique d'obtenir des cadeaux d'argent, qu'il faudra plus tard fréquemment renouveler. (...) Il est à craindre que l'agent consulaire à Zeilah ne se laisse aller trop facilement à planter le pavillon de la France sur bien des points où il nous sera difficile de le faire respecter»*¹⁵⁹.

Ensuite la crainte de réactions des Anglais ou des Italiens qui sont *«jaloux, on ne sait trop pourquoi, de la situation que nous nous sommes créé dans le golfe de Tadjourah»*¹⁶⁰, et la volonté de ne pas provoquer d'incident avec les puissances européennes. Pour les mêmes raisons, le gouvernement unanime refuse de suivre les propositions d'Henry, alors consul à Harar et Zeila, à propos d'un éventuel protectorat sur l'intérieur¹⁶¹.

La fixation du point côtier méridional

Au sud, l'Angleterre, qui occupe Zeila en août 1884, est engagée dans le même type de démarche, signant un traité avec des *Habbr-Awal* en juillet 1884, des Issas et des Gadaboursis en décembre 1884, puis avec des *Habr Gerhajis* en janvier 1885¹⁶². Berbera est occupé en octobre 1884. On raconte que les Anglais ont également songé à une installation à Tadjoura au départ des Turcs, mais y ont été devancés par Lagarde¹⁶³.

Cependant, si les administrateurs locaux semblent engagés dans une course au territoire, les gouvernements discutent et tiennent à ce que la situation ne dégénère pas. Ainsi des consignes sont envoyées à Lagarde dès octobre 1884 : *«Abstenez-vous de tout acte pouvant compliquer pourparlers engagés avec cabinet anglais et créer conflit local sur point quelconque de côte»*¹⁶⁴.

Face à l'avancée française vers le sud, l'Italie s'inquiète aussi et alerte la Grande-Bretagne, en mettant en avant la question de Harar ; en septembre 1885, le ministère italien des Affaires étrangères écrit à son chargé d'affaire à Londres :

¹⁵⁸ ANOM, Affaires politiques 139/5, brouillon de lettre du ministre au commandant d'Obock, 18/11/1885. La lettre définitive n'est pas dans le fonds colonial.

¹⁵⁹ SHM, BB4-1451, rapport du 11/4/1885 cité dans la note du 1/7/1885. La dernière phrase fait allusion à l'accord de protectorat signé avec les Gadaboursis le 25/3/1885 (voir *infra*).

¹⁶⁰ SHM, BB4-1451, rapport du 17/4/1885 cité dans la note du 1/7/1885.

¹⁶¹ ANOM, Affaires politiques 140, lettre du sous-secrétaire d'Etat aux Colonies au MAE, 6/3/1885, *«Quant à l'établissement d'un protectorat au Harrar, je me vois à regret, comme vous-même, conduit à penser que dans les circonstances actuelles il n'y a pas lieu d'y songer»*.

¹⁶² Ces traités sont mentionnés dans une note du gouvernement britannique, signalée dans un courrier du MAE au ministère de la Marine du 7/10/1885 (ANOM, Affaires politiques 137/1), mais nous ne les avons pas trouvés.

¹⁶³ ANOM, Affaires politiques 137/1.

¹⁶⁴ ANOM, Affaires politiques 137/1, télégramme du ministère de la Marine, 8/10/1884.

«J'attacherai du prix à savoir ce que le Foreign Office pense au sujet de l'occupation d'Ambaddo par les Français. Cette localité, qui ne figure pas sur les cartes, doit se trouver sur la côte Somali à proximité de Zeila, ouvrant ainsi l'accès direct de Harrar» ¹⁶⁵.

Et en octobre 1885, la Grande-Bretagne proteste contre l'occupation d'Ambaddo, que la France a réalisée selon le traité avec les chefs issas du 26 mars 1885, dont une dépêche du 26 octobre ordonne finalement que soit notifiée rapidement la ratification, *«corollaire indispensable [au] décret 21 août»* 1885 ¹⁶⁶.

Lagarde de son côté insiste toujours auprès de sa hiérarchie sur l'importance de la côte sud du golfe :

«La possession de la côte des Somalis où par des traités réguliers et librement consentis par les vrais chefs du pays notre protectorat a été établi est pour la colonie une question vitale. C'est de là qu'Obock tire en effet tous les travailleurs, tous les marchands qui peu à peu viennent peupler le village indigène, et surtout son ravitaillement complet en vivres frais» ¹⁶⁷.

C'est le premier texte mentionnant un territoire nommé «côte des Somalis», pour désigner alors le sud du golfe. A ce moment la possession est le protectorat d'Obock, qui devient la «Colonie d'Obock et dépendances» le 5 septembre 1887, et ne prend le nom de « Côte française des Somalis et dépendances» que le 9 mai 1896. En tout cas, le refus d'accepter l'occupation du sud du golfe semble dépassé par la réalité du terrain. Lagarde, électron libre, poursuit sa politique d'expansion territoriale et Paris suit vaille que vaille, tentant de canaliser les résultats.

Les représentants français et britannique à Zeila (respectivement Henry et King) sont engagés dans une «course au drapeau» en 1885-1886. L'Angleterre revendique plusieurs protectorats au nord de la Somalie (voir *supra*). De son côté Henry conclut un traité de protectorat avec *«Nour Roblé, Ougasse des Gada-boursis»* le 25 mars 1885 ¹⁶⁸, la veille du traité signé par Lagarde avec les chefs issas ¹⁶⁹.

Le premier de ces textes prévoit que *«les territoires appartenant à l'Ougasse Nour-Roblé des Gada-boursis depuis "Arawa" jusqu'à "Héloé" depuis "Hélô" jusqu'à "Lebah-lé", depuis "Lebah-lé" jusqu'à "Couloungarèta" l'extrême limite près de Zeilah, sont placés directement sous la protection de la France»* (art. 1^{er}). C'est à sa suite qu'en avril 1886 un drapeau français est hissé à «Dungareta» ¹⁷⁰, à l'est de Zeila.

En octobre 1886, Lagarde demande de

«prévenir Ministre des Affaires étrangères que consul Anglais Zeylah vient de faire officiellement amener par des agents notre pavillon à Doungareta et désarmer les deux

¹⁶⁵ ASMAI, MAI, 5/1, fascicolo 2, lettre du 15/9/1885, original en français. Ambaddo est en fait à l'ouest de Djibouti.

¹⁶⁶ ANOM, Affaires politiques 140, dossier «Affaire de Zeilah», dépêche du ministère de la Marine et des Colonies au commandant d'Obock, 26/10/1885. Le texte du décret est dans ANOM, Traités 7.

¹⁶⁷ ANOM, Affaires politiques 137/1, lettre de Lagarde du 15/11/1885.

¹⁶⁸ Le texte de cet accord est dans ANOM, Traités 7, mais ce ne sont que des copies.

¹⁶⁹ Fontrier (Marc) [2003], affirme qu'Henry aurait aussi signé un «accord secret» de protectorat sur Zeila le 28/8/1885 (pp. 234-236). Il donne une version en français de ce texte (pp.252-254), sans dire d'où il provient, ce qui nous interdit d'en tenir compte.

¹⁷⁰ Ce lieu n'est pas précisément identifié dans les sources, où l'on trouve aussi les orthographes «Doungareta», «Douncareta», «Donganela», «Couloungarèta»... Il s'agit probablement d'un point entre Zeila et Berbera, situé sur une carte de 1898 (ANOM, Affaires politiques 143, note du 28/1/1898). Fontrier (Marc) [2003] le situe à environ 200 kilomètres au sud de Zeila (carte 5, p. 164).

Selon SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91», note sans date (fin 1887 ?), le drapeau français y a été hissé dès le 8/4/1886.

*gardiens patentés par notre consul. Malgré cette hostilité, dois-je me mettre en rapport avec autorité anglaise pour affaire Ambado ? »*¹⁷¹.

En décembre les Affaires étrangères informent les Colonies qu'elles ont demandé des explications à Londres¹⁷². Les deux puissances décident de changer leur représentant pour faire baisser la tension¹⁷³.

Mais le 19 janvier 1887, le ministère câble au consul à Aden :

*«Transmettez “Météore” ordre suivant : Deux jours après remplacement de Henry et King à Zeylah, allez Dongareta rétablir pavillon français. Restez-y deux jours puis rentrez Obock. Gardez secret»*¹⁷⁴.

Le 30 janvier 1887, le commandant du «Météore» rétablit les couleurs françaises,

*«Ayant reçu officiellement l'ordre de rétablir le pavillon français qui flottait jadis à Dongareta en vertu de traités passés par notre représentant à Zeyla et différents chefs indigènes de la contrée (...), j'ai rehissé au même endroit en exécution des ordres de mon gouvernement le pavillon français le 30 janvier 1887 à 5h du soir. Aucun pavillon n'était flottant lorsque j'ai accompli cet acte»*¹⁷⁵.

Deux jours plus tard, le 1^{er} février, un vapeur de la marine britannique des Indes arrive sur les lieux et le «deputy assistant political agent Berbera and Bulhar», David Morrison, présent à bord, proteste auprès du navire français :

*«I have the honor to express my disapproval and do hereby protest against the French flag being hoisted and shore in the vicinity of Dongarita, or at any port on this coast which has been heretofore acknowledged under British protection.
I therefore request you to remove your flag (...). I beg further to inform you that the British flag was hoisted at Dongarita by me and the 26th of December 1886 under the orders of my government»*¹⁷⁶.

Le lieutenant de vaisseau Latour, commandant du «Météore», accuse réception du message, mais en conteste le fond. Les Britanniques accostent alors pour hisser leur drapeau à côté de celui des Français, entraînant derechef une protestation¹⁷⁷. Finalement les deux navires s'entendent pour quitter la zone au même moment et laisser les deux bannières flotter dans l'attente de nouvelles instructions¹⁷⁸. Jusqu'à fin mars, l'Angleterre installe même une petite garnison pour protéger son drapeau, sous la surveillance régulière du navire français.

¹⁷¹ ANOM, Affaires politiques 140, dossier «Affaire de Zeilah», dépêche par Aden du 4/10/1886. De quelle «affaire d'Ambado» s'agit-il ? La suite de la protestation anglaise de l'année précédente ? En tout cas cela ne peut être l'incident d'Ambado, où sept marins français sont tués par des indigènes, qui survient un mois plus tard. (ASMAI, MAI, 5/1, fascicolo 2, télégramme du consul à Aden, 24/1/1886, SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91», note sans date (fin 1887 ?), précise que l'incident aurait eu lieu le 19/11)

¹⁷² ANOM, Affaires politiques 137/1, lettre du 9/12/1886.

¹⁷³ «A Zeyla règne la plus grande tranquillité depuis le départ des consuls Henry et King. M. Labosse partira aujourd'hui 12 février pour rejoindre son poste». SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91», lettre du commandant du «Météore» au ministère de la Marine et des Colonies, 12/2/1887.

¹⁷⁴ SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91».

¹⁷⁵ SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91».

¹⁷⁶ SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91», note datée du 1/2/1887, au commandant du «Météore». [J'ai l'honneur d'exprimer ma désapprobation et en conséquence je proteste contre la présence d'un drapeau français dans les environs de Dongarita, ou à tout port de cette côte qui a été jusqu'à présent reconnu comme un protectorat britannique. Je vous demande donc de retirer votre drapeau (...) Je dois de plus vous informer que j'ai moi-même installé le drapeau britannique à Dongareta, le 26 décembre 1886, sur ordre de mon gouvernement].

On peut noter que ce rétablissement serait intervenu deux mois après la note de Lagarde qui signalait le retrait du drapeau français, mais il n'y a pas trace d'autres incidents dans les archives.

¹⁷⁷ «J'ai eu à constater qu'aujourd'hui à midi 3 minutes le pavillon anglais a été hissé sur ce territoire où flottait déjà depuis le 30 janvier le pavillon français. Je proteste avec la plus grande énergie contre cet acte contraire aux règles internationales et vais aussitôt en référer à mon gouvernement». SHM, BB4-1507, «Obock, 1884, 1887, 1890-91».

¹⁷⁸ ANOM, Affaires politiques 137/1, 2/2/1887.

Cet incident, qui n'a pas de conséquences en lui-même, relance les négociations qui se déroulent à Londres afin de séparer les deux possessions. En effet, les droits des uns et des autres définis par des traités imprécis, aux toponymies douteuses et dont les signataires sont plus ou moins légitimes, sont inextricables. Seule une solution politique négociée à un plus haut niveau peut mettre fin à ces luttes picrocholines entre les autorités locales.

En avril 1887, une note française propose à lord Salisbury, secrétaire d'Etat britannique aux Affaires étrangères, que «*les protectorats exercés ou à exercer respectivement par la France et l'Angleterre [soient] séparés par une ligne tirée du ras Djiboutil sur la côte à la ville de Harrar dans l'intérieur*» qui laisse «*la tribu des Issas-Somalis*» sous domination française, et «*les tribus des Gada-Boursis et des Gibrils-Abokoras*» sous contrôle britannique ¹⁷⁹, créant un lien entre frontière et population. En juin, les Affaires étrangères informent la Marine de cette proposition, estimant qu'elle correspond «*aux deux objets dont nous avons plus particulièrement à nous préoccuper (...) la possession de la partie du golfe de Tadjoura qui nous intéresse et le libre accès du Harrar*» ¹⁸⁰.

Averti, Lagarde répond que la «*ligne Giboutil à Harrar laisse aux Anglais toutes routes et pâturages*» ¹⁸¹, et souhaite donc que la limite se trouve plus à l'est. En juin 1887, il est confirmé que les îles Moucha, dans le golfe, sur lesquelles l'Angleterre a des droits depuis 1841, sont comprises dans la zone française ¹⁸² et en juillet que «*la route des caravanes de Zeilah à Harrar, passant par Gildena, reste dans toute son étendue ouverte au commerce des deux nations*» ¹⁸³.

L'enjeu n'est alors plus uniquement le contrôle de la côte, comme durant la période précédente, mais bien aussi de l'intérieur du continent que l'Egypte a évacué en mars 1885. Or, la principale route qui mène à Harar part alors de Zeila. Le 20 juillet 1887, l'Angleterre notifie son protectorat sur ce qui deviendra le Somaliland. Début août, survient une modification substantielle de la position française, avec une proposition commune de Lagarde et Labosse ¹⁸⁴, de repousser la ligne à l'est de Djibouti, et donc

«*que notre limite commune fût la route même des caravanes du Harrar qui, d'après l'arrangement, doit rester ouverte (...) au commerce des deux nations. Elle suivrait du moins cette route depuis Harrar jusqu'à Hensa, situé à 60 kilomètres environ au sud-ouest de Zeila. (...) Notre limite entre Hensa et la côte pourrait être déterminée par une ligne droite tirée de ce point au cap Somali et laissant à l'ouest, en notre possession exclusive, la route de Ras Djiboutil à Hensa*» ¹⁸⁵.

¹⁷⁹ ANOM, Affaires politiques 137/2, lettre de l'ambassadeur à Londres à Lord Salisbury, secrétaire d'Etat anglais aux Affaires étrangères, 13/4/1887.

¹⁸⁰ ANOM, Affaires politiques 137/2, lettre du 9/6/1887.

¹⁸¹ ANOM, Affaires politiques 137/2, télégramme du 17/6/1887.

¹⁸² ANOM, Affaires politiques 137/2, lettre du MAE aux Colonies, 22/6/1887.

¹⁸³ ANOM, Affaires politiques 137/2, lettre des Colonies au commandant par interim d'Obock, 30/7/1887.

¹⁸⁴ Labosse, vice-consul à Suez, est envoyé par le MAE à Zeila, où il arrive en février 1888, afin de rétablir la paix locale franco-anglaise, établir l'importance commerciale de Harar et du Shoa et des routes qui y mènent. Il a été consul de France à Massawa vers 1883 (MAE, CCC, Massawa, tome 2).

¹⁸⁵ ANOM, Affaires politiques 137/2, lettre du MAE à la Marine, 3/8/1887. Le ras Somali n'est pas identifié, il doit s'agir d'un des caps situés actuellement entre Loyada et Zeila.

En juillet 1887, Labosse quitte son poste pour raison de santé. Lagarde le remplace dans ses fonctions consulaires à Zeila et au Harar ¹⁸⁶, renforçant le lien entre le golfe de Tadjoura et l'intérieur, entre l'implantation française sur la côte et la pénétration dans le cœur de la Corne.

Le 2 février 1888, l'ambassadeur français à Londres fait une nouvelle proposition à la Grande-Bretagne, qui débouche sur l'accord franco-britannique du 9 février 1888 ¹⁸⁷ :

«Les protectorats exercés ou à exercer par la France et la Grande-Bretagne seront séparés par une ligne droite partant d'un point de la côte situé en face des puits d'Hadou, et dirigée sur Abassouën en passant à travers les dits puits» (art. 1).

Les tribus ne sont plus nommées, celles à l'est de la ligne sont anglaises, les autres françaises (art. 2). C'est donc le territoire qui définit la possession, et non plus la présence d'habitants. Le critère final de définition frontalière n'est pas, ici, autochtone mais extérieur à la réalité locale. Cependant un aspect endogène a bien été prise en compte, à défaut des populations, ce sont les routes commerciales.

En effet, l'accord déborde la question frontalière pour parler de l'intérieur où *«les deux gouvernements s'engagent à ne pas chercher à annexer le Harrar, ou à le placer sous leur protectorat. En prenant cet engagement, les deux gouvernements ne renoncent pas au droit de s'opposer à ce que toute autre puissance acquière ou s'arroge des droits quelconques sur le Harrar»* (art. 4).

Il est significatif que cet accord n'évoque pas Menelik, *negus* du Shoa, qui a pourtant pris le contrôle du Harar en janvier 1887, après la bataille de Chälänqo. L'Éthiopie n'est alors pas une puissance, et le Harar est vu comme toujours disponible pour une éventuelle prise de possession. C'est cependant bien la présence éthiopienne à Harar qui bloque les avancées européennes. Il est fréquent dans l'histoire de la Corne à la fin du XIX^e siècle que la pression exercée par l'Éthiopie fige finalement les situations.

Cependant, l'accord installe la France à une des portes de l'intérieur, lui permettant de ne plus dépendre des Afars pour la sécurité des caravanes. Il crée la rivalité entre Djibouti et Zeila, qui se règlera par d'autres moyens que les modifications frontalières : le détournement des routes commerciales.

Dans un rapport de décembre 1888, Lagarde dresse un bilan de l'année écoulée :

«L'effort général s'est porté presque uniquement sur le nouveau port de Jibouti. (...) Tous nos essais [de passage] ayant, en effet, à peu près échoué par le territoire dankali, à cause de l'hostilité absolue du sultan d'Aoussa, Mohamed Amphallée, protégé italien, couvert d'or et des présents par ses protecteurs, nous n'avions plus qu'une seule ressource pour créer un centre commercial dans la colonie et surtout un point de ravitaillement en vivres frais sans lequel Obock perdait en grande partie sa raison d'être. (...) Grâce à l'acquisition de ce territoire somal (sic), grâce aussi à la cession qui nous a été faite des îles Musha (...) nous ne sommes plus tributaires ni des Italiens ni des Anglais. (...) Anglais et Italiens cherchent à nous occuper sur la côte dankali pour nous forcer à ne pas conserver Jibouti qui leur porte ombrage» ¹⁸⁸.

Le centre de la colonie commence à se déplacer vers le sud du golfe dès l'ouverture de cette nouvelle route commerciale. A Obock, le dépôt de charbon rencontre des difficultés, le charbon y est mal conservé, l'avitaillement est lent, rien n'y retient les Français (voir *supra*, p. 69).

¹⁸⁶ ANOM, Affaires politiques 140, dossier «Affaire de Zeilah», lettre du ministre des Colonies à Lagarde, 28/7/1887. Il n'est formellement nommé que le 7/9/1889 (ANOM EE II 1060/7).

¹⁸⁷ Il s'agit de la date de la note anglaise acceptant la note française.

¹⁸⁸ ANOM, Affaires politiques 140, «Correspondance générale 1889», lettre du 10/12/1888.

Les incursions russes

À la fin des années 1880, survient une nouvelle puissance européenne dans la Corne de l'Afrique : la Russie ¹⁸⁹. Avec le souci affiché de la réunification des églises orthodoxes, diverses organisations semi-officielles, comme la Société géographique russe ou la Société pan-salve, envoient des missions en Ethiopie. L'objectif réel serait l'obtention d'un port sur la mer Rouge, en profitant des interstices encore libres entre les différentes possessions européennes.

La plus significative de ces incursions sur le territoire de la colonie française est celle dirigée par Nikolaj Ivanovic Atchinof ¹⁹⁰. Né en 1856, ce cosaque natif de Volgograd ¹⁹¹ porte le titre d'ataman. Sa première apparition dans la Corne remonte à décembre 1885, quand il arrive à Massawa. Se disant général, il effectue alors un voyage de quatre mois à l'intérieur, passe à Asmara, puis au Tigré, et quitte la région en mars 1886 ¹⁹².

En février 1888, il débarque avec quelques soldats sur la côte nord du golfe de Tadjoura, dans le but de fonder un établissement agricole. Il semble que son installation a été autorisée par le sultan de Tadjoura à qui la France ne payait plus le tribut prévu. La France s'inquiète et essaie de se renseigner auprès des autorités russes, mais les Français ne craignent pas une prise de possession. En mai 1888 le ministère des Affaires étrangères présente ainsi la situation :

«un navire de la flotte volontaire russe a débarqué, à Tadjoura, six Russes sous le commandement d'un chef accompagné de sa femme. Ils attendent l'arrivée de plusieurs autres compatriotes pour se rendre au Shoa par la route d'Aoussa. Leur intention paraît être d'explorer le pays sans y faire de commerce» ¹⁹³.

Puis Atchinof repart en Russie chercher de l'argent et des soutiens pour son projet, ne laissant que cinq ou sept hommes sur place, qui tombent malades et partent se faire soigner à Djibouti.

En janvier 1889, surveillé par les autorités françaises, Atchinof est à Port Saïd, avec environ deux cents personnes, dont des femmes. Il agirait alors comme agent de l'église orthodoxe russe ¹⁹⁴. Le 10 janvier, le ministère des Affaires étrangères donne ses instructions :

«Il convenait que le gouverneur d'Obock ne prêtât aucune espèce de concours à cette entreprise, qu'il n'entrât pas en relations officielles avec son chef et s'opposât au débarquement de gens armés sur notre territoire, en laissant passer seulement les voyageurs sans armes» ¹⁹⁵.

Ces instructions sont confirmées le 12 janvier par le ministère de la Marine :

«Empêchez troupe armée débarquer sur notre territoire. Laissez passer seulement voyageurs sans armes. N'entrez pas en relations officielles avec Atchinoff» ¹⁹⁶.

¹⁸⁹ Sur la présence russe dans la Corne à la fin du XIX^e siècle et l'épisode de Sâgallou, voir Jesman (Czeslaw), *The Russians in Ethiopia*, Chatto & Windus, London, 1958; Zaghi (Carlo), *I Russi in Etiopia*, Napoli, Guida, 1972.

Labrousse (Henri), «Une tentative d'implantation russe en Côte française des Somalis en 1889 : l'affaire de Sagallo», *Pount*, n° 5, 1968, fait un récit pittoresque de l'épisode Atchinof sans citer ses sources.

¹⁹⁰ On trouve plusieurs transcriptions : Atchinov, Atchinoff, Acinov...

¹⁹¹ Qui s'appelait alors Tsaritsyne, et deviendra Stalingrad de 1925 à 1961.

¹⁹² Zaghi (Carlo), [1972].

¹⁹³ DDF 1871-1914, t. 7, ministère au chargé d'affaires à St Petersburg, 22/5/1888.

¹⁹⁴ Zaghi (Carlo) [1972].

¹⁹⁵ SHM, BB2-678, cité dans la «Note sur l'affaire Atchinof» du 27/2/1889.

¹⁹⁶ SHM, BB2-678, dépêche du ministère à Lagarde, 12/1/1889.

Mais sur place un doute subsiste. L'action d'Atchinof est-elle dirigée contre la France ou l'Italie ? De son côté, Lagarde conseille l'attentisme, mais demande quand même un soutien militaire :

«Je m'attends d'ici deux ou trois jours au débarquement du cosaque Atchinoff et de sa troupe (...). Notre ministre au Caire m'annonce deux cents personnes. Leur intention serait, dit-on, de faire une colonie. Mais comme, en réalité, Atchinoff va diriger son action contre les Italiens, je tiens à vous demander vos instructions à ce sujet. Le Météore attend votre réponse. Prière me l'expédier d'urgence, car cette canonnière est indispensable ici pour surveiller les événements» ¹⁹⁷.

Le gouvernement italien s'inquiète, craignant que la France soit prête à donner un port à la Russie dans le golfe de Tadjoura. Selon la Présidence du Conseil italien,

«Atchinoff avait débarqué avec armes, fusils, canons et munitions dans la baie de Tadjoura, qui nous appartient, sous la protection du stationnaire français» ¹⁹⁸.

Le «Météore» est envoyé patrouiller dans le golfe de Tadjoura pour empêcher un débarquement, mais il ne peut que surveiller l'arrivée de la troupe le 18 janvier à Tadjoura. Puis elle s'installe à Sâgallou, entre Tadjoura et le Ghoubbet, sans doute après un accord avec le sultan ¹⁹⁹. Le «Météore» revient le lendemain exiger que lui soient remises les armes. Atchinov refuse. Il s'agit alors apparemment d'un véritable projet d'occupation, puisque le 2 février Lagarde signale qu'Atchinof «a hissé pavillon commercial russe qu'il refuse d'amener prétextant possession territoire en vertu arrangement avec Loïta» ²⁰⁰.

La France s'enquiert auprès du gouvernement du tsar, qui déclare ne pas soutenir l'expédition. Le ministère informe alors Lagarde :

«vous fait connaître que je me suis assuré que gouvernement russe se désintéresse absolument des expéditions Atchinoff. En conséquence, mettez-le en demeure d'amener pavillon commercial russe. (...) Si reconnaissez nécessaire avoir recours à force, attendez arrivée amiral Olry» ²⁰¹.

Car, depuis le 25 janvier, des moyens militaires commencent à être rassemblés. Le «Primauguet» est envoyé à Obock, puis le 1^{er} février s'ajoute le «Scorpion». Le 4 février, l'amiral Vauban, de la division d'Orient basée à Smyrne, reçoit l'ordre de rejoindre le «Seignelay» à Port Saïd. Ses instructions sont précisées le 8 février :

«Mettez pavillon sur Seignelay. Allez immédiatement Obock où trouverez Primauguet et probablement Scorpion. Concertez-vous avec gouverneur pour contraindre Atchinoff établi sans autorisation à Sagallo à amener pavillon et se soumettre aux conditions qui seront imposées par Gouverneur conformément à ses instructions. J'espère que devant forces réunies fera pas résistance, si autrement, adressez sommations et employez force» ²⁰².

¹⁹⁷ SHM, BB2-678, dépêche de Lagarde au ministère de la Marine, 10/1/1889.

¹⁹⁸ DDF 1871-1914, t. 7, ambassade à Rome à Ministère français des Affaires étrangères, 20/1/1889. L'Italie revendique encore à ce moment cette portion du golfe en raison du traité du 20 septembre 1880 (voir chapitre 2).

¹⁹⁹ Selon Labrousse (Henri), [1968], le débarquement a lieu à côté de Tadjoura le 17, et les Russes s'installent à Sâgallou le 28 janvier. Les archives ne sont pas très précises, mais le 23 janvier Lagarde écrit que le débarquement s'est déroulé le 18 à Tadjoura, et que le 2 février les Russes sont à Sâgallou. La note du 27 février évoque «une convention secrète [qui] aurait d'ailleurs été passée avec le sultan Loïtah au sujet de l'occupation de Sagallo» (BBH, BB2-678).

²⁰⁰ SHM, BB2-678, dépêche de Lagarde au ministère de la Marine, par Aden, 2/2/1889. Loïta est le sultan de Tadjoura.

²⁰¹ SHM, BB2-678, ministère de la Marine au gouverneur (par le consul de France à Aden), 8/2/1889. Le Ministère insiste sur la nécessité de laisser les militaires intervenir seuls. Le 12 février il précise encore : «Quand il faudra recourir à force, il incombera à Amiral seul d'agir».

²⁰² SHM, BB2-678, Marine à amiral Vauban, par le consul à Port Saïd.

Les nouvelles locales sont de plus en plus alarmantes. Le 12, le «*chef russe refusant formellement se soumettre, annonce publiquement arrivée prochaine navire avec hommes armés (...). [Le commandant du «Pimauguet»] demande instructions formelles sur interdiction débarquement et sur emploi éventuel de la force qui semble probable*»²⁰³. Lagarde confirme²⁰⁴, puis le 13 annonce que «*d'après un déserteur de la troupe, Atchinoff aurait 80 fusils à répétition, 1 mitrailleuse et serait décidé à résister*»²⁰⁵.

C'est finalement l'amiral Olry qui arrive à Obock le 16 février sur le «Seignelay». Le 17, il croise devant Sâgallou et lance un ultimatum aux Russes installés dans l'ancien fort français : ils doivent abaisser le drapeau avant 14 heures. En début d'après-midi, le feu est ouvert et un drapeau blanc est hissé, mais «*ce n'est que le lendemain, et après bien des pourparlers, et devant la menace d'un débarquement en armes, qu'[Atchinoff] a fini par se soumettre à tout et à être transporté à Obock*»²⁰⁶.

Le 17 février, le ministère avait pourtant finalement choisi l'apaisement, espérant une solution négociée grâce à l'action du gouvernement russe : «*Bornez-vous à empêcher nouveau débarquement armes; suspendez exécution de mesures rigueur envers Atchinoff, gouvernement russe va agir sur lui*».

Mais le télégramme ne parvient à Obock que le 19²⁰⁷, et le lendemain Olry répond :

«*Vos ordres étaient exécutés quand gouverneur m'a communiqué votre télégramme du 16 au soir. Le 17, Atchinoff après sommations a été contraint par la force à amener son pavillon. Il a eu cinq victimes, dont une femme et deux enfants. Le 18, la soumission a été complète. Sagallo a été évacué*»²⁰⁸.

Le 23 février, l'affaire se termine. Le ministère ordonne que la troupe «*avec armes et bagages*» soit embarquée sur le «Primauguet» et conduite à Suez «*où, d'après accord avec Gouvernement russe, un officier de marine impérial les recevoir (sic) et pourvoir (sic) à leur rapatriement*»²⁰⁹.

Atchinof sera condamné en Russie, puis gracié en avril 1890²¹⁰. Il part alors pour Paris²¹¹ puis disparaît de la documentation.

Finalement, Lagarde estime que l'atteinte portée à la souveraineté française encore mal établie était réelle ; il tire un bilan positif de cet événement :

«*Il paraît hors de doute aujourd'hui que cet aventurier était décidé à occuper définitivement notre territoire. (...) Notre prestige avait besoin du coup de force de Sagallo pour se relever sur cette côte, mais aujourd'hui les tribus les plus remuantes envoient des assurances de soumission*»²¹².

²⁰³ SHM, BB2-678, commandant du «Primauguet» à ministère de la Marine, 12/2/1889.

²⁰⁴ SHM, BB2-678, Lagarde à ministère, 12/2/1889 : «*J'ai fait invitation officielle Atchinoff amener son pavillon et se soumettre aux règlements français. Il a refusé et déclaré ne reconnaître que le czar*».

²⁰⁵ SHM, BB2-678, Lagarde à ministère, 13/2/1889.

²⁰⁶ SHM, BB2-678, rapport de l'amiral Olry, de Suez, 3/2/1889.

²⁰⁷ SHM, BB2-678, Lagarde à Ministère, 19/2/1889 : «*Par suite absence télégraphe, je reçois ce soir, malheureusement trop tard, votre contre-ordre, contre-amiral étant arrivé le 16 et ayant décidé action immédiate*».

²⁰⁸ SHM, BB2-678, Olry à ministère Marine, 20/2/1889.

²⁰⁹ SHM, BB2-678, dépêche du ministère à Lagarde et Olry, 23/2/1889, par le consul à Aden.

²¹⁰ Zaghi (Carlo) [1972].

²¹¹ DDF 1871-1914, t. 8, ministère à ambassade à Saint Pétersbourg, 17/2/1891.

²¹² SHM, BB2-678, Lagarde à Ministère, 23/2/1889.

Il ne s'agit certes que d'un événement anecdotique, qui n'engage pas réellement la Russie et qui a peu de conséquences ²¹³. Il montre cependant que la période des acquisitions territoriales côtières est bien terminée et met en évidence la nécessité de procéder à la délimitation des frontières coloniales, de ne pas pas laisser d'espaces inoccupés pour éviter qu'un concurrent ne s'y installe.

Des inquiétudes surgissent périodiquement concernant une installation russe vers Tadjoura ²¹⁴, mais la France nie toujours être prête à aider son allié dans cette région du monde. En décembre 1896, l'Angleterre s'inquiète encore auprès de l'Italie de menées russes en mer Rouge ²¹⁵. Les Italiens se renseignent alors à Paris. Hanotaux, ministre des Affaires étrangères, affirme qu'aucune négociation à ce sujet n'est en cours ²¹⁶. L'Italie s'inquiète encore en février 1897 après le possible passage d'un navire russe à Obock ²¹⁷, et fait patrouiller un navire devant Rehayto pour empêcher un débarquement du lieutenant Babitcheff ²¹⁸. La France, saisie, intervient alors avec succès auprès des autorités russes afin qu'il soit rappelé ²¹⁹. Les rumeurs ne s'arrêteront cependant pas puisque, fin 1897, le consul italien à Aden signale encore que la France s'apprête à céder Obock à la Russie ²²⁰, ce qui est démenti le 20 décembre. En janvier 1898, il est encore question de la cession par le sultan de Rehayto d'une portion de côte à un membre de la mission russe dirigée par Vlassof ²²¹.

Ces inquiétudes sont liées à une autre aventure franco-russe, en Ethiopie cette fois, avec la nomination d'un russe, Nicolas Stéphanovitch Léontieff, gouverneur des provinces du Sud, et son alliance avec le prince Henri d'Orléans ²²². Léontieff est envoyé en Ethiopie en 1893 par la Société Géographique Russe ²²³ ; en 1895, il est le second d'une autre expédition russe, et il y est toujours en 1896 ²²⁴. Il obtient de Menelik en juin 1897 la responsabilité d'une «Province équatoriale» qui reste à conquérir sur les territoires revendiqués par l'Angleterre au Kenya et en Ouganda ²²⁵.

²¹³ A la suite du bombardement de Sâgallou, la «Ligue des Patriotes», mouvement alors boulangiste animé par Paul Déroulède, lance une souscription en faveur des victimes et proteste contre le versement de «*sang russe par des mains françaises*». Ce serait un des motifs de l'interdiction de fait de ce mouvement en 1889, selon <www.jetons-monnaie.net/p/jeton368.html>.

²¹⁴ Par exemple, en 1890, des Russes en font courir le bruit, au Caire, au nom du rapprochement des orthodoxes (DDF 1871-1914, t. 7, lettre de l'ambassade à Saint-Petersbourg au MAE, 22/1/1890).

²¹⁵ ACS, Martini, 13/43, ambassade à Londres au ministère italien des Affaires étrangères, 26/12/96.

²¹⁶ ACS, Martini, 13/43, ambassade à Paris au ministère italien des Affaires étrangères, 12/1/1897.

²¹⁷ Cependant le MAE n'est pas informé de ce passage (ACS, Martini, 13/43, ambassade à Paris au ministère italien des Affaires étrangères, 2/2/1897).

²¹⁸ ACS, Martini, 13/43.

²¹⁹ DDF 1871-1914, t. 13, lettre du MAE à l'ambassade à Saint-Petersbourg, 22/2/1897.

Les préoccupations françaises à ce moment concernent plutôt l'intérieur, avec la reconquête en cours du Soudan par l'Angleterre et l'avancée de la mission Marchand. La France craint que l'Italie n'abandonne l'Erythrée à l'Angleterre (DDF 1871-1914, t. 13, lettre du MAE au ministère des Colonies, 28/2/1897).

²²⁰ ASMAI, 5/2-9, lettre du 10/11/1897.

²²¹ ANOM, Affaires politiques 143, lettre au ministère des Colonies du 2/1/1898.

²²² Henri Philippe Marie d'Orléans (1867-1901), arrière petit-fils de Louis-Philippe.

²²³ ASMAI, 39/4-36, ambassade à Saint Petersburg à Ministère, 19/2/96. Plus tard, l'ambassade écrit : «*La Società Slava avrebbe dato incarico al Léontieff di spingere gli alti prelati abissini a chiedere la fusione della loro chiesa con quella russa*» [La Société Slave aurait chargé Léontieff d'inciter les hauts prélats abyssins à demander la fusion de leur église avec celle de Russie.] (ACS, Martini, 19-66, lettre du 25/12/1896).

²²⁴ En 1895, il avance les frais d'une ambassade éthiopienne en Russie, puis est remboursé (DDF 1871-1914, t. 12, lettre de l'ambassade à Saint Petersburg, 7/8/1895). En 1896, il est peut-être mandaté par la Croix-rouge russe pour venir en aide aux prisonniers italiens.

²²⁵ Keefer (Edward C.) [1973].

En échange de cette conquête à réaliser pour le compte de l’Ethiopie, Léontieff obtient, ou prétend avoir obtenu ²²⁶, le droit de l’exploiter sans payer d’impôts pendant cinq ans ²²⁷. En 1897, il part à Paris pour mettre au point les modalités de la conquête, avec de grandes ambitions comme l’écrit l’ambassadeur italien à Saint Petersburg :

«Il principale scopo del viaggio di Leontieff a Parigi sarebbe stato di dare l’ultima mano a un progetto di intese fra la Russia, Francia e Turchia per un azione comune in Abissinia (...). Altro scopo dell’intesa predetta, (...) sarebbe quello di garantire alla Abissinia il possesso di quelle fumose province equatoriale affidate al governo di Leontieff, non esclusa la Somalia di cui pero alcuni punti di litorale verrebbero occupati dalla Russia e dalla Francia» ²²⁸.

En dehors de l’allusion à la Turquie, qui n’est alors plus impliquée en Afrique orientale depuis bien longtemps, on comprend les inquiétudes de l’Italie et probablement du Royaume-Uni. Les deux pays sont alors opposés à la France – puissance dominante dans la Corne à ce moment – qui a soutenu l’Ethiopie à Adwa, qui est en train de construire un chemin de fer et dont la mission Marchand progresse vers le Nil. Léontieff s’associe au prince Henri d’Orléans et parvient à trouver des capitaux, grâce au prestige du prince et une bonne campagne de presse. Le 22 mai 1898, est fondée une société belge ²²⁹ au capital de 1,8 millions de francs pour soutenir son action ²³⁰.

Malgré ses efforts pour se rallier les Français, Léontieff en obtient très peu de soutien ²³¹. Il part en Ethiopie accompagné du prince d’Orléans en février 1898 ²³². Une fois arrivé à Addis Abeba, il rencontre des difficultés et, d’abord, il manque de matériel pour entamer la conquête de ses «provinces». Une mission dirigée par un ancien consul russe est partie le rejoindre en 1897 ²³³, mais cela n’est pas suffisant.

Léontieff a pourtant apporté une quantité importante d’armes. Selon les journaux français, il emporte en

²²⁶ En janvier 1899, Lagarde commente cette nomination : «J’ai l’honneur de vous faire connaître que le décret impérial, base de la société précitée, est un acte faussement traduit (...). Voulant donner à M. Léontieff un témoignage de satisfaction l’Empereur lui avait écrit une lettre de trois lignes pour lui dire seulement qu’il avait l’intention de lui confier, à titre de Choum (chef) ordinaire de province un territoire quelconque qui serait sans doute situé au sud de l’Abyssinie (...). Sur la foi de cette vague promesse mal interprétée ou mal comprise, M. Léontieff s’est attribué le Gouvernement général des Provinces équatoriales abyssines, à la grande stupéfaction du Négus» (ANOM, Affaires politiques 81-6, lettre de Lagarde aux Affaires étrangères, 24/1/1899).

²²⁷ Sur les concessions accordées par Menelik à la fin du XIX^e siècle, voir Bahru Zewde [1990], qui n’évoque pas Léontieff. Il constate que seuls le chemin de fer et la Bank of Abyssinia seront en fait exploités.

²²⁸ ASMAI, 69/4-41, lettre du 17/10/1897, [Le principal objet du voyage de Léontieff à Paris serait de mettre la dernière main à un projet d’entente entre la Russie, la France et la Turquie pour une action commune en Abyssinie. (...) Un autre but de cette entente (...) serait de garantir à l’Abyssinie la possession de cette fumeuse province équatoriale confiée à Léontieff, sans exclure la Somalie dont cependant quelques points côtiers seraient occupés par la Russie et la France]. En novembre 1896, un rapport des Affaires étrangères au Premier ministre italien estimait déjà qu’«une des clauses de l’accord consisterait de la part de Léontieff à remettre la Somalie sous la domination du Négus, et de lui assurer la possession d’une partie du littoral» (ACS, PCM, 1896 - Rudini, 112-7).

²²⁹ Selon van Gelder de Pineda (Rosanna), [1995], Léontieff est plus un agent de Léopold II, roi des Belges et du Congo, que du tsar.

²³⁰ ASMAI, 5/2, ministère à ambassade à Paris, 14/7/1898, et ASMAI, 69/4-41. C’est la «Société anonyme belge pour le développement de l’industrie et du commerce dans les provinces équatoriales d’Abyssinie». Selon Shiferaw Bekele [1991], les frères Ochs font partie de ses soutiens financiers.

²³¹ Christopher (John Barret) [1942], «In Abyssinia the Russians soon proved to be worst allies than they did in Europe» [En Abyssinie, les Russes démontrèrent rapidement être de pires alliés qu’en Europe] (p. xxi). En février 1897, le MAE soupçonne Léontieff de chercher à acquérir un port pour l’Ethiopie vers Rehayto (DDF 1871-1914, t. 13, lettre du MAE à l’ambassade à Saint Petersburg, 22/2/1897), sans doute en lien avec l’incident Babitcheff évoqué plus haut.

²³² ASMAI, 5/2, ambassade à Paris à Ministère, 6/2/1898. Léontieff aurait pourtant déclaré vouloir libérer «cette vallée du Haut-Nil (...) menacée de se trouver ensérée dans l’étau britannique». Il passe à Port Saïd le 13 février (ACS, Martini, 6-20).

²³³ ACS, Martini, 19/66, ambassade à Saint Petersburg au ministère, 3/7/1897

1898, 30 000 fusils et 5 millions de cartouches donnés par le tsar, 10 000 fusils et 2 millions de cartouches payés par lui ²³⁴.

Il faut faire la part de la publicité et de l'exagération, mais cela représente néanmoins une importante quantité d'armes. La suite de la carrière de Léontieff en Ethiopie est chaotique. Selon le représentant italien à Addis Abeba, en juin 1898 «*tutta l'opera di [Léontieff] e in completa dissoluzione*» ²³⁵; blessé par un soldat éthiopien, il quitte l'Ethiopie pour se rendre à Djibouti avec Henri d'Orléans, puis semble-t-il, en France ²³⁶. En mars 1899, il est de nouveau à Addis Abeba, attendant le passage de Marchand et, en juin 1899, il est nommé «*ጳጳሳዊ*» ²³⁷. Il quitte l'Ethiopie en juillet 1901, sans avoir conquis de territoires, mais étant devenu assez riche ²³⁸. En 1902, il est à Saint Petersburg, recherchant de nouveaux financements ²³⁹, puis il disparaît de nos sources ²⁴⁰.

Si les tribulations de ces aventuriers ne créent pas de frontières, c'est bien que sur la côte le moment est passé. En revanche, l'échec de Léontieff n'a pas empêché l'Ethiopie de progresser à l'intérieur vers le sud, grâce à une méthode performante d'occupation et de contrôle du territoire : le *nāftāña-gäbbar* ²⁴¹.

L'affirmation frontalière éthiopienne (1891)

Nous avons vu que les premiers accords entre puissances européennes et chefs locaux ne définissent pas un territoire : ils ne concernent que la côte. Les contacts politiques avec l'intérieur restent rares. Deux ans après les accords franco-britanniques de 1888, Armand Savouré, commerçant, fait un rapport au président Carnot ²⁴² :

«La route française est aujourd'hui celle de Djibouti à Harrar 250 kilom. depuis que celle de Tadjourah a été abandonnée en raison des déprédations des Dankalis qui ont pillé toutes les dernières caravanes passées chez eux de 1884 à 1887. (...) La route de Djibouti est la meilleure, la plus sûre, la plus fréquentée, puisque nombre de caravanes à destination de Zeilah la suivent. Elle est aussi de beaucoup la plus courte. (...) Sa M. Ménélick demande à être reconnu Négus (Roi des Rois) d'Abyssinie par la France. (...) S. M. Ménélick demande surtout qu'avec sa reconnaissance comme Négus, il lui soit possible de se procurer des armes pour défendre un pays chrétien contre les Mahdistes infidèles. (...)

²³⁴ ACS, Martini, 19/66, ambassade à Paris au ministère, 7/3/1898, voir aussi DDF, t. 13, Lagarde à ministère, 24/12/1897. En octobre 1897, une mission part de Russie en transportant des armes pour Léontieff (ACS, Martini, 19-66, lettre du 21/10/1897). En février 1898, une partie des armes est transportée depuis Marseille à Djibouti sur le «Baluchistan» (ASMAI, 39/4-45).

²³⁵ ASMAI, 39/4-47, représentant à Addis Abeba au ministère, 26/6/1898.

²³⁶ Il est photographié à Paris par l'atelier Nadar en 1898, d'après la base «Mistral» <www.culture.gouv.fr/public/mistral/memprtt_fr>

²³⁷ ACS, Martini, 6-20. «Dejazmach», titre militaire signifiant «*qui campe devant la tente du roi*» (Baeteman (J.) [1929]).

²³⁸ ACS, Martini, 6-20. Selon Marcus (Harold G.) [1975], Léontieff et ses proches échouent «*because of their limited capital and backing and since they proved to be rascals and brutal oppressors*» [à cause de leur manque de capital et de soutiens et de leur comportement de canailles et d'opresseurs brutaux] (p. 189).

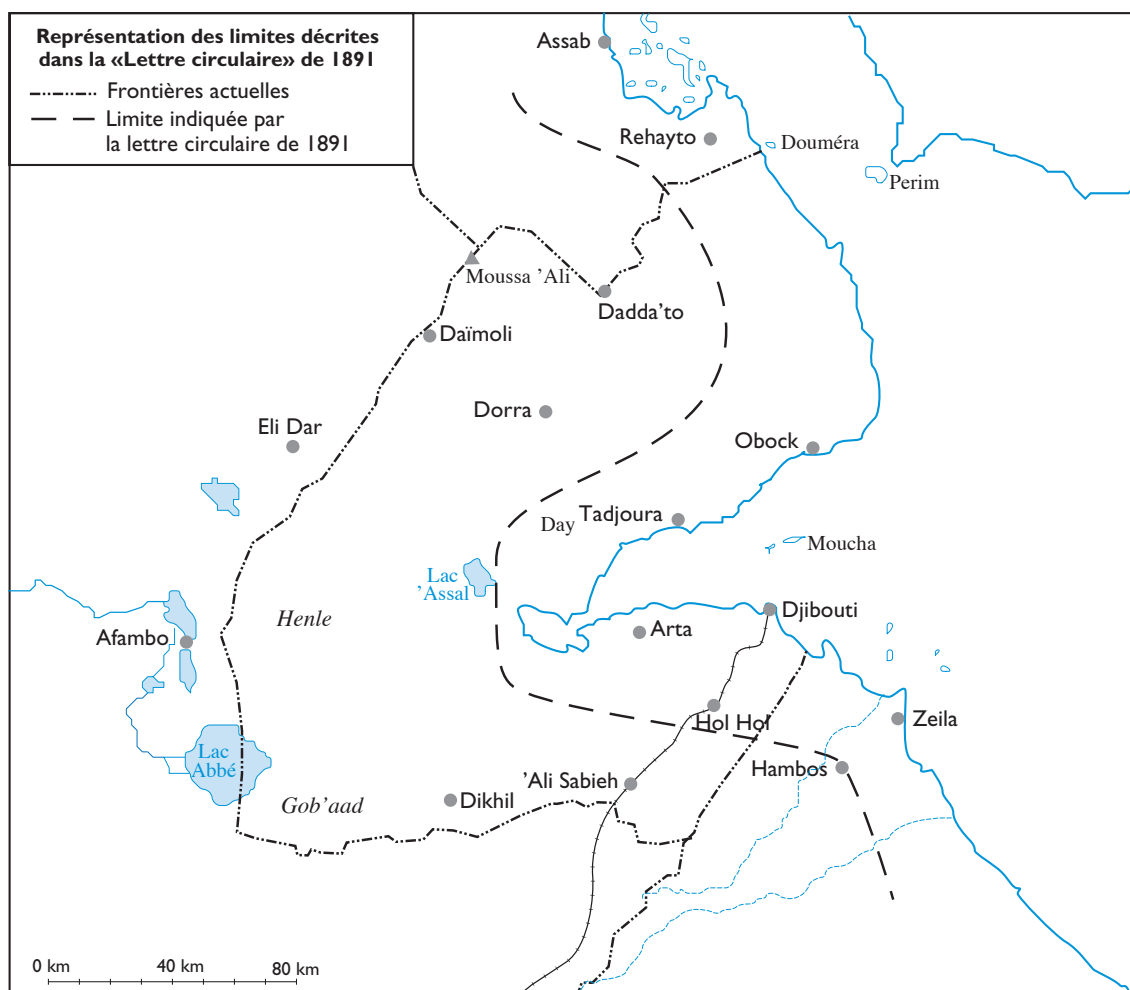
²³⁹ ASMAI, 39/4-47, ambassade à Saint Petersburg au ministère, 24/4/1902.

²⁴⁰ Il publie, dans les années 1900, *Provinces Équatoriales d'Abyssinie. Expédition du Dédjaz Comte N. de Léontieff*, Chambrelent, Paris. En 1913, il est de nouveau photographié par l'atelier Nadar, cette fois-ci en uniforme. Henri d'Orléans publie aussi un récit de son voyage : *Une visite à l'Empereur Menelik*, Dentu, Paris, sd (c. 1897)

²⁴¹ Keefer (Edward C.), «Great Britain and Ethiopia, 1897-1910: Competition for Empire», *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 6, n° 3, 1973, pp. 468-474.

²⁴² ANOM, Affaires politiques 140, «Correspondance générale 1889», «Rapport sur les communications et demandes de S.M. Ménélick» par Armand Savouré, 12/1889.

S. M. Ménélick désire voir ses Etats reliés à la France par une voie ferrée. (...) Il accepterait d'être attaché à notre colonie d'Obock-Djibouti au moyen d'une voie passant par Harrar et aboutissant à Entotto.»



En effet, Menelik, *ras* du Shoa depuis 1865, était soutenu par l'Italie depuis la mission Antonelli de 1882. Après la mort de Yohannes le 9 mars 1889 à Mātāma, Menelik devient *negus*, contre les chefs du Nord tigréen. En mai 1889, il signe le traité de Wëchale et accepte un prêt de l'Italie ²⁴³. Cependant l'accession au pouvoir de Menelik est surtout due à des dynamiques internes de la Corne, avec le glissement de l'Abyssinie vers le sud, pour devenir l'Éthiopie moderne. Après son accession au pouvoir, Menelik se

²⁴³ Traité d'amitié et de commerce entre l'Éthiopie et l'Italie, signé le 2 mai 1889 à Wëchale (Ucciali pour les Italiens) par Menelik et le représentant italien Pietro Antonelli, ratifié par le roi d'Italie le 29/9/1889, et complété par un accord signé à Naples le 1/10/1889. Une importante divergence surgit à propos de l'article 17. Sa version italienne est : «*Sua Maestà il Re dei Re d'Etiopia consente di servirsi del Governo di Sua Maestà il Re d'Italia per tutte le trattazioni di affari che avesse con altre Potenze o Governi.*» [Sa Majesté le Roi des Rois d'Éthiopie accepte d'utiliser l'intermédiaire de Sa Majesté le Roi d'Italie pour tout ce qui concerne les relations avec les autres Puissances], ce qui selon le droit international issu des accords de Berlin équivaut à un protectorat, qui sera d'ailleurs notifié par l'Italie aux nations européennes le 12 octobre 1889. Menelik conteste cette interprétation en invoquant la version amharique qui dit «pourra utiliser», et déclarera abroger le traité en 1893. La France et l'Angleterre éviteront soigneusement de prendre une position définitive sur la question avant la solution militaire à Adwa en 1896. Il faut noter le synchronisme avec la mission Marchand, qui élabore son projet à partir de juillet 1895, quitte la France à partir d'avril 1896 et commence son périple en juin 1896 (voir Michel (Marc), [1972]). L'accord de Wëchale est présenté dans les nombreux travaux sur l'Éthiopie ou les relations italo-éthiopiennes, mais n'a pas fait l'objet d'une étude spécifique.

renforce et continue son extension méridionale ²⁴⁴ en conservant son contrôle sur le Nord (Tigré et Semen). Il s'éloigne alors des Italiens, qui tentent de s'appuyer sur des chefs septentrionaux. Cette stratégie italienne finira pas échouer à Adwa, qui consacre l'indépendance de la nouvelle Ethiopie.

Dès la fin de 1890 ou le début de 1891 ²⁴⁵, Menelik envoie plusieurs lettres aux puissances occidentales, dans lesquelles il affirme son indépendance et définit préventivement les limites de ses territoires. En ce qui concerne Djibouti, il revendique

«La limite, embrassant les Habr-Awel, les Gadaboursis, les Issas Somalis, arrive jusqu'à Hambos. Partant de Hambos la limite embrasse le lac Assal, la province de notre vassal d'ancienne date Mohamed Hanfari, longe la côte et rejoint Arafali» ²⁴⁶.

Hambos est certainement un lieu-dit situé à une cinquantaine de kilomètres au sud-est de Zeila ²⁴⁷, L'inclusion du lac 'Assal et des territoires somalis, définis par le fait que leurs habitants sont somalis, signifie que tout l'intérieur est revendiqué, ne laissant aux Européens que la bande côtière.

Le lac 'Assal, résultat de l'évaporation de l'eau salée contenue dans des cassures secondaires de l'effondrement de la mer Rouge, se trouve au nord-ouest du Ghoubbet-el-Kharab. Son sel est traditionnellement exploité et commercialisé par les nomades afars. Il est découpé en morceaux transportés par des caravanes vers l'intérieur, où il est vendu ²⁴⁸.

Le lac 'Assal n'est plus mentionné dans les accords signés par la France avec les chefs locaux après celui de 1862 ²⁴⁹, qui le cite sans l'inclure dans le territoire vendu à la France, et il n'est pas occupé. En revanche, il est indiqué comme limite méridionale des possessions d'«Hamed Loeta» (Húmmad Lo'oytá) dans un additif de novembre 1884 au traité de protectorat italo-afar du 17 mars 1884 ²⁵⁰, mais n'est pas plus occupé, ni même visité. Il est mentionné ensuite dans le procès-verbal, daté du 15 octobre 1890, d'une mission envoyée par les Italiens pour délimiter les frontières sud-est d'Assab, à laquelle ne participait aucun Européen ²⁵¹.

²⁴⁴ Après sa soumission à Yohanes en 1878, il étend ses territoires vers le sud. Il contrôle le Kafa depuis 1882, le Harar depuis 1887 (Bahru Zewde, [1991]). Fin 1890, il occupe au moins partiellement l'Ogaden, avec la création du fort de Jijiga (Tibebe Eshete, [1989]).

²⁴⁵ La copie citée en annexe mentionne une première lettre du début novembre 1890, qui n'est semble-t-il pas arrivée. La diffusion de ces lettres envoyées à plusieurs puissances européennes, a été difficile. En 1897, Rennel Rodd, envoyé britannique en mission en Ethiopie, la découvre en arrivant à Addis Abeba (Marcus (Harold), [1965]). Aucune réponse, semble-t-il, ne sera donnée à cette lettre.

²⁴⁶ ANOM, Affaires politiques, 142. Arafali se trouve au sud de la baie de Massawa (Ciglio (Carlo), [1958], chap. 15), dans le golfe de Zula. C'est la limite nord du peuplement afar (Morin (Didier), [2004], p. 198).

²⁴⁷ La carte Chaurand et la carte française au 1/500 000^e de 1922 indiquent «Ambos». Les cartes françaises de 1939 et 1947 mentionnent «Hambos», petit sommet (752m) au même endroit.

²⁴⁸ Sur l'exploitation du sel à Djibouti, au lac 'Assal et dans les salines, voir Dubois (Colette), [2003].

²⁴⁹ L'accord de 1862 indique que «*Les Français auront le droit de prendre du sel au Lac 'Assal*» (art. 8).

²⁵⁰ «*dal lago Assal il territorio del sultano si estende sino ai confini di Erer*» [du lac 'Assal, le territoire du sultan s'étend jusqu'aux frontières d'Erer] (art. 2). Sur Erer, voir Shiferaw Bakele, [1982].

²⁵¹ ASMAI 179/7-56. «*Siamo giunti in Boina situata sopra e all'entrata del lago Assal da parte di Gubbet-el-Karab e ammontichiato un cumulo di pietre vi piantammo un'asta di legno sulla quale inalberammo la bandiera italiana; ma siccome non v'era gente in quel luogo, prima di partire si ritirò la bandiera lasciandone una striscia legata alla sudetta asta in contrasegno*» [Nous avons atteint Boina, situé à l'entrée du lac 'Assal du côté du Ghoubbet-el-Kharab et, ayant fabriqué un amas de pierres nous plantâmes une hampe de bois sur laquelle nous arborâmes le drapeau italien ; mais comme il n'y avait personne en ce lieu, avant de partir nous retirâmes le drapeau laissant une bande liée à la dite hampe pour en témoigner]. «Boina» n'est pas identifié.

Dès 1884, plusieurs commerçants en demandent une concession aux autorités françaises, accordée finalement par Lagarde le 28 mars 1887 pour cinq ans à Léon Chefneux ²⁵², tout en laissant un droit d'accès aux Afars. Cette concession est annulée le 30 juillet 1887, faute pour les concessionnaires d'avoir créer la société prévue pour l'exploitation.

Dans une lettre datée d'octobre 1886 ²⁵³, Menelik revendique sa souveraineté sur le lac 'Assal et le territoire de l'Awsa. Il qualifie Mohamed Anfare de በአውሳው ገዥ ²⁵⁴, un terme un peu ambigu qui n'indique pas nécessairement sa subordination. Mais il parle de የኒውን ርስት ²⁵⁵ pour qualifier les territoires où se trouve le lac. Pour Berhanou Abbebe ²⁵⁶, le *rest*, en tout cas au Shoa, est une propriété privée individuelle, liée à des obligations envers l'Etat. Cette lettre manifeste donc bien une revendication de souveraineté.

En 1887, l'Italie proteste également contre l'appropriation par la France du lac 'Assal. Les autorités françaises ne tiennent pas non plus compte de ces remarques. Lagarde en explique les raisons en transmettant le courrier de Menelik au ministère :

«Les dispositions du roi de Choa sont, vous le savez, hostiles à l'exploitation du lac par nos nationaux, mais je considère beaucoup plus l'opposition qui nous est faite comme le résultat des intrigues italiennes que comme l'expression de la volonté définitive de Ménélick.

Je pense que par prudence nous ne devons pas exploiter ce lac, sous quelque prétexte que ce soit, mais nous ne saurions trop protester en même temps contre les prétentions émises à ce sujet par les chefs subissant l'influence italienne» ²⁵⁷.

Le gouvernement suit son point de vue, comme l'indiquent les Affaires étrangères en septembre :

«Je partage entièrement votre manière de voir touchant les conditions dans lesquelles se sont produites les inquiétudes manifestées par les populations indigènes du littoral et de l'intérieur». Le MAE informe donc le gouvernement italien «de notre intention de considérer comme nulles et non avenues les cessions de territoire qu'aurait pu lui faire en 1883 Hamed Loitah, sultan de Gobad, en violation des engagements pris par lui vis-à-vis de nous dès 1862» ²⁵⁸.

Pour les autorités françaises, l'accès de l'Ethiopie au lac est garanti, et les concessionnaires s'engagent à ne pas vendre de sel dans l'intérieur pour ne pas concurrencer le commerce indigène.

En 1890, Chefneux fait une nouvelle demande de concession, qui lui est accordée par l'Ethiopie le 5 septembre 1891 ²⁵⁹ et par la France le 4 août 1892 ²⁶⁰, soit après la revendication éthiopienne comprise

²⁵² Associé à Bonnet selon ASMAI, MAI, 10/1, fascicolo 2, lettre du 23/3/1890 et ANOM, 4 Affaires économiques 20.

²⁵³ Signalée dans Dubois (Colette) [2003]. L'original de la lettre se trouve dans ANOM, 4 Affaires économiques 20. Elle est transmise par les autorités italiennes d'Assab à Lagarde qui la reçoit le 3 juin 1887.

²⁵⁴ «Maître, seigneur, gouverneur, chef du pays» (Baeteman (J.) [1929], col. 1006) de l'Awsa. De la racine ገዥ, acheter, posséder.

²⁵⁵ [mon rest].

²⁵⁶ Berhanou Abbebe [1971] : «au Choa la propriété était conçue de manière à mettre la terre au service de l'individu et celui-ci au service de l'Etat», p. XXIV.

²⁵⁷ ANOM, 4 Affaires économiques 20, lettre de Lagarde au ministère, 2/8/1887.

²⁵⁸ ANOM, 4 Affaires économiques 20, lettre du MAE au ministère de la Marine et des Colonies, 8/9/1887.

²⁵⁹ Dubois (Colette) [2003]. Lagarde écrit au ministère le 20/12/1890 : «Une lettre de M. Chefneux (sic) du dix novembre m'informe que Ménélick lui a confirmé autorisation exploiter lac Assal». Mais le 26/1/1891 il ajoute que «En présence des prétentions de Mocconen qui, chargé de régler toutes affaires de la côte, semblait vouloir se faire une arme de l'autorisation exploiter Lac Assal pour essayer établir les droits de l'Abyssinie sur la côte, M. Chefneux (sic) m'écrit qu'il a rompu toute négociation au sujet de cette affaire». ANOM, 4 Affaires économiques 20.

²⁶⁰ Les textes du décret et du cahier des charges se trouvent dans ANOM, Affaires politiques 178/1 et 4 Affaires économiques 20.

dans la lettre circulaire. Le droit d'accès des indigènes est maintenu. La France semble alors estimer que l'Éthiopie a un droit d'accès au lac, qui serait en quelque sorte soumis à une souveraineté partagée, voire serait la frontière entre les deux États. Aucun des deux pays n'occupe les lieux jusqu'au 29 octobre 1903, date à laquelle le gouverneur Dubarry,

*«au cours d'une grande tournée dans le pays Dankali [va], accompagné des sultans et tous chefs indigènes, arborer le pavillon français sur le lac Assal pour éviter contestations dans l'avenir. Voyage très pénible mais but atteint»*²⁶¹.

Cela se passe après l'accord franco-éthiopien de mars 1897 qui a validé l'intégration du lac dans les possessions françaises et le droit de prélèvement éthiopien (voir chapitre 2). En février 1904, l'Italie signale cette expédition à Menelik, qui aurait émis une protestation²⁶².

Après avoir reçu la lettre circulaire de Menelik en juillet 1891, Lagarde écrit au sous-secrétaire d'État aux Colonies :

*«Viens de recevoir lettre Ménélik à l'adresse de Mr le Président de la République, déclare ne pouvoir assister indifférent au partage de l'Afrique et qu'il croit devoir fixer limites de son empire qui sont, au nord le Mareb, à l'ouest une ligne de Tomat rejoignant Karkooz et Sobat sur le Nil pour descendre sur le lac Soambourou et comprendre à l'est Ogaden et les pays Issas Somalis de Ambos au lac Assal. Ménélik demande de nouveau un point sur notre côte»*²⁶³.

En septembre 1891, une analyse précise :

*«Ménélik avait surtout pour but (...) de faire sortir les cours d'Europe du mutisme obstiné qu'elles conservent sur la protestation du Négus contre la fausse interprétation de l'Art. 17 du traité d'Ucciali. Il n'est certes pas absolument décidé à revendiquer les armes à la main les frontières si nettement posées, mais il veut que les nations européennes ainsi directement sollicitées lui forment leurs objections, et, par cela même, fixent les limites de son royaume d'une manière précise, mettant ainsi fin à une position mal définie»*²⁶⁴.

Cette revendication éthiopienne n'a pas de suite, c'est à dire qu'elle ne correspond pas à une fabrication territoriale réelle. Elle est rappelée par Menelik lors des négociations de 1897 avec la France et l'Angleterre, où elle n'est pas respectée. Malgré ce qu'en dit Lagarde, la lettre ne contient pas de revendication côtière et reconnaît la présence occidentale sur les rives de la mer Rouge. En 1891, Menelik est occupé à consolider son pouvoir en interne, et il espère encore sur une assistance des pays européens. C'est pourquoi il renonce à revendiquer la possession d'une portion de côtes lui garantissant un accès à la mer, et ensuite il sera trop tard (voir *infra*, pp. 57-59).

²⁶¹ ANOM, Affaires économiques 20, cablogramme de Dubarry au ministère, 30/10/1897.

²⁶² ASMAI, MAI, 7/2, fasc. 23, lettre du ministère à l'ambassade à Paris, 22/2/1904, et ACS, Carte Martini, 19/66.

²⁶³ ANOM, Affaires politiques 138/7, dépêche télégraphique du 7/7/1891.

²⁶⁴ Lettre du gouverneur par intérim d'Obock au sous-secrétaire d'État aux Colonies, 9/9/1891, incluse en annexe dans ANOM, Contrôle 805, mission Merly, rapport 32.

Chapitre 2

La fabrique des frontières et limites coloniales

Une fois l'installation coloniale réalisée sur les côtes du golfe de Tadjoura, et les premières frontières dépassées, le territoire est pensé en tant que tel, il prend un sens. Pour le concrétiser, les autorités coloniales entreprennent de l'étendre et de le marquer. Cela passe par la reconnaissance de lieux frontières, sur les côtes dans un premier temps. Vers l'intérieur, dans d'autres dynamiques, une nouvelle frontière est envisagée avec le chemin de fer. Ensuite, une fois l'installation confirmée, et le territoire matérialisé par ses limites côtières et son extension vers l'intérieur, l'administration entreprend de gérer cet espace, de lui trouver une organisation spatiale.

2-1 – Un territoire en formation : la première horogénèse ¹ (1888-1902)

L'intervention britannique à Zeila et l'accord franco-anglais de février 1888 mettent fin à l'occupation de la partie méridionale de la côte africaine de la mer Rouge et l'expansion vers le sud de la colonie française. Au Nord et à l'Ouest, les limites se précisent dans les années 1890. Le long du littoral vers le nord, après une première vague de prises de possession au début des années 1880, c'est au cours des années 1890 que les territoires sont reconnus et que leur fabrication commence. Vers l'ouest, il faut attendre la reconnaissance de l'existence de l'Ethiopie, après Adwa, pour que soient envisagées des limites dans l'intérieur. Bien que, hors la zone où se construit le chemin de fer, le pays est inconnu et inexploré, en 1897 une frontière est imaginée entre la colonie française et l'Ethiopie, définissant même une limite jusqu'à la mer qui se surimpose à l'accord franco-italien sur les confins septentrionaux.

La frontière septentrionale (1891-1902)

Le traité de 1862 cède à la France le territoire du ras Ali au ras Douméra. Il est confirmé par une lettre du 10 janvier 1885, écrite par «*Diny Ahmed, signataire du traité qui a donné Obock à la France*». Au nord de ce territoire, Giuseppe Sapeto achète, en 1869, «*il territorio compreso tra il monte Ganga, il capo Lumah e i due suoi lati*» ², soit «*il tratto di paese e di mare racchiuso tra Ras Lumah e la gola di mare chiamata Alala e il monte Ganga*» ³ dans la baie d'Assab pour le compte du gouvernement italien.

¹ C'est ainsi que Michel Foucher [1991] désigne le processus par lequel les frontières sont tracées.

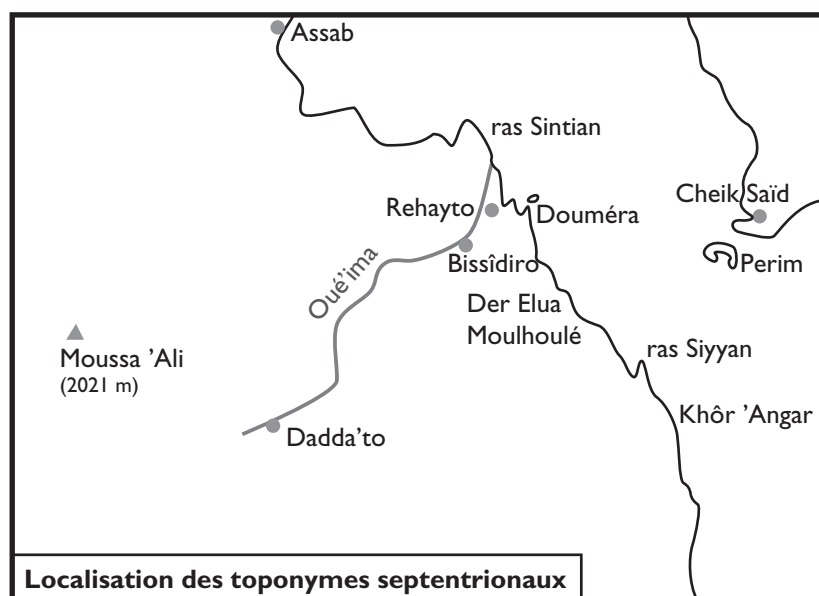
² [Le territoire compris entre le mont Ganga, le cap Lumah et ses deux côtés], contrat du 15/11/1869.

³ [La partie des terres et des mers comprise entre ras Lumah et la baie appelée Alala et le mont Ganga], contrat du 11/3/1870. Alela est aujourd'hui un faubourg sud d'Assab, où se trouvent des salines. Il existe un mont Tagi à l'ouest d'Assab. Le ras Lumah est au nord d'Assab.

Les droits de Sapeto, au nom de la Compagnie maritime Rubattino, sont confirmés par le sultan de Rehayto le 30 décembre 1879, puis étendus le 15 mars 1880 par un protectorat vers le nord jusqu'à Beilul et vers le sud à la totalité de la baie d'Assab jusqu'au cap Sintian, y compris une bande côtière variant entre deux et six milles marins de large ⁴. Finalement le 20 septembre 1880, «Berahan Ben Mohammed», sultan de Rehayto, demande à mettre l'ensemble de son territoire ⁵ sous protectorat italien. Enfin, le 10 mars 1882, une convention transfère les droits acquis par la Compagnie Rubattino au gouvernement italien, et la Colonie d'Assab est créée, par une loi du 5 juillet 1882, sur un territoire dont la limite sud se trouve au *ras* Sintian.

Il y a dans cette zone plusieurs enjeux. Pour la question du point côtier frontalier, Douméra est assez rapidement la référence la plus utilisée, mais non la seule, et il faudra la préciser, car à Douméra se trouvent un cap (*ras*) et une île, qui ne sont pas exactement sur le même axe. Ensuite il faudra déterminer le tracé dans l'intérieur, où se pose la question du trajet vers l'Éthiopie depuis Assab, c'est à dire du contrôle du mont Moussa 'Ali. S'il est français, l'Italie est obligée de le contourner par le nord, ce qui peut représenter un détour.

La fabrication de cette frontière septentrionale va être réalisée en moins de vingt ans, entre 1884 et 1901, en trois phases : d'abord une première description du terrain au milieu des années 1880, puis une négociation au début des années 1890 et enfin sa conclusion dans le cadre général du rapprochement franco-italien autour du changement de siècle.



Dans ces évolutions et cette fabrication, les structures antérieures à la colonisation ne sont en fait pratiquement pas prises en compte. Si les territoires des sultanats sont bien évoqués dans les accords de protectorat, lorsqu'il s'agit de se partager réellement le territoire entre puissances coloniales, les espaces

⁴ Le texte se trouve en annexe. Le cap Sintian est à 15 km au nord de Douméra.

⁵ «*da Assaleh, nel golfo di Tagerrah, alle attuali possessioni italiane nella regione Dankali (eccetto i possedimenti francese in Obuckh)*» [de Assaleh, dans le golfe de Tadjoura, aux actuelles possessions italiennes dans la région dankalie (exceptées les possessions françaises d'Obock)], convention du 20/9/1880. «Assaleh», non identifié, serait au bord du Goubbet-el-Kharâb. La carte de 1939 indique un «Adalé» entre Sâgallou et l'entrée du Goubbet, nommé «Aditati» en 1947 et «Addâli» en 1992.

antérieurs sont considérés comme des scories «archaïques» qui peuvent disparaître devant les intérêts coloniaux.

Lors de l'installation française à Obock, à l'arrivée de Lagarde, l'espace compris entre les ras Sintian et Douméra n'est pas clairement attribué; le statut du sultanat de Rehayto, y compris le territoire qu'il recouvre, reste imprécis. En novembre 1884, le sultan de Rehayto confirme reconnaître la souveraineté française sur la partie de son territoire concernée par le traité de 1862 :

«Dopo aver fatto una visita ad Obock ed aver ottenuto denaro e promessa d'assegno mensile, il Sultano Humed a dichiarato al (...) Commissario in Assab d'aver riconosciuto il trattato del 1862»⁶.

D'autre part, par un traité de novembre 1884, le sultan de Gôb'aad, «Hamed Loeta» (Húmmad Lo'oytá), confirme le protectorat italien signé le 17 mars, sur un territoire qui s'étend de Goubbet el Kharâb à «Error» et comprend le sud du golfe de Tadjoura *«che confina cogli Issa Somali»*⁷. A ce moment, les Italiens revendiquent donc une zone d'Assab au Goubbet, dans laquelle sont enclavés la possession française et le sultanat de Tadjoura, ainsi privés d'un accès non contrôlé à l'intérieur de la Corne.

Fin 1884, Lagarde fait installer un drapeau français à Khôr 'Angar. L'Italie proteste et propose une négociation entre le commandant d'Obock et le commissaire italien à Assab. *«Leurs conclusions (...) serviraient de base à la délimitation exacte de la frontière entre la possession d'Obock et le sultanat de Raheita»*⁸. Le ministère français répond le 8 décembre qu'«il n'est pas douteux qu'en occupant Khor Angar le commandant d'Obock n'eut agit dans la plénitude de ses droits, ce point étant situé au sud de Ras Doumeirah qui marque, sur la côte, les limites septentrionales du territoire cédé à la France»⁹, mais accepte l'ouverture de négociations frontalières. Lagarde, informé le 11 décembre, est réticent car il préférerait que soit validé un accord politique entre les deux pays avant de venir sur le terrain. En février 1885 il n'a toujours pas pris contact avec les autorités italiennes d'Assab à ce sujet, et propose au ministère d'adopter comme délimitation *«la ligne théorique qui part de Ras Doumeirah et qui va rejoindre la crête des grandes montagnes de l'intérieur, la frontière de cet endroit à Ras Ali étant naturelle et par conséquent définitive»*¹⁰. Comme lors de la délimitation de 1884 (dont il reprend le vocabulaire, voir chapitre 1-2), il reste à définir les «grandes» montagnes. S'agit-il du Moussa 'Ali, et donc une ligne droite de Douméra au Moussa 'Ali sans tenir compte du relief intermédiaire ?

Dans le même temps, les administrateurs locaux maintiennent des contacts. Ainsi en novembre 1885, un cousin du sultan de Rehayto est arrêté par l'administration française sous des motifs pénaux. Selon

⁶ ASMAI, MAI, 5/1, fascicolo 1, 11/1884 [Après une visite à Obock et y avoir obtenu de l'argent et la promesse d'une allocation mensuelle, le sultan Humed a déclaré au (...) commissaire à Assab avoir reconnu le traité de 1862]. Il l'avait fait par une lettre de 1883 (voir *supra*).

⁷ ASMAI 179/7-55, [qui touche celui des Issas]. Ce même traité reconnaît que le sel d'Assal *«è considerato proprietà di Hamed Loeta o della sua gente, del sultano Anfari e del re Menelik di Scioa»* [est considéré comme une propriété d'Hamed Loeta ou de ses gens, du sultan Hanfare (d'Awsa) et du roi Menelik du Shoa].

⁸ ANOM, Affaires politiques 134-1, lettre de l'ambassadeur italien à Paris (Menabrea) au ministre français des Affaires étrangères (Jules Ferry), 29/11/1884.

⁹ ANOM, Affaires politiques 134-1.

¹⁰ ANOM, Affaires politiques 134-1, lettre de Lagarde au ministère des Colonies, 2/2/1885.

l'administration italienne, il s'agirait d'une tentative de pression sur le sultan. A la suite des protestations de l'administrateur italien d'Assab, Lagarde lui écrit :

«Je suis si heureux de vous donner une preuve de mon vif désir que j'ai d'entretenir avec vous les relations les plus franches et les plus cordiales que, malgré certaines considérations spéciales qui auraient pu me faire hésiter, je viens de faire droit à la demande que vous avez bien voulu me réitérer en faveur de Mohamed de Raheita. Cet indigène est libre»¹¹.

Le sultan de Rehayto, Burhán Mahámmad meurt en 1884, remplacé par Húmmad Mahámmad en 1887¹².

La France et l'Italie maintiennent la pression sur le sultanat, tout en essayant d'évaluer l'intérêt des territoires en jeu. En 1886, le gouverneur de Massawa écrit :

«Il comandante de Simone non crede che la cessione da Kubet Karab possa riuscire di grande utilità ai francesi, la difficoltà della via da Tagiurra all'Aussa e allo Scioa essendo uguali a quelle che si possono incontrare da Assab»¹³.

Le 3 février 1887, Lagarde écrit à de Simone, commandant à Assab, pour l'informer du résultat de ses négociations avec Rehayto. L'Italie proteste aussitôt, considérant le sultan comme un protégé¹⁴ qui ne peut donc traiter avec une autre puissance. Le ministère italien des Affaires étrangères estime en juin 1887, que le territoire du sultan se trouve au sud d'Assab, qui n'en fait donc pas partie, mais s'interroge sur sa limite méridionale :

«Il territorio appartenante al Sultano di Raheita, posto, com'è noto, sotto la protezione dell'Italia, ha al Nord un limite ben definito che è il capo o ras Sinthiar, dove confine col nostro possedimento d'Assab ; ma il limite al Sud no è (...) ben determinato»¹⁵.

A l'ouest, l'Awsa est soumis à la pression de l'Ethiopie. Une première expédition éthiopienne aurait été repoussée en 1886¹⁶, en tout cas la prise de Harar par Menelik en 1887 annonce de futures interventions.

Le sultan Mahamad Hanfare¹⁷ est donc à la recherche d'un soutien.

En juillet 1887, Pietro Antonelli signe pour l'Italie une convention avec le sultan de l'Awsa, qui prévoit l'arrêt de la traite des esclaves et la construction d'une route entre le Moussa 'Ali et Assab contre un versement annuel de 1500 thalers¹⁸. Un nouvel accord est signé le 10 août par de Simone, qui précise les modalités de passage des caravanes italiennes (art. 1). Mahamad Hanfare, «*capo dei Danakil*», obtient alors le paiement de 18 000 thalers en quatre ans (art. 2) et reconnaît l'autorité italienne au nord d'Assab (Beilul et Gubbi) (art. 3)¹⁹.

Le 9 décembre 1888, Pietro Antonelli signe un nouveau texte avec Mahamad Hanfare par lequel les parties confirment leurs engagements antérieurs (sécurité des communications Assab-Shoa et organisation

¹¹ ASMAI, MAI, 5/1, fascicolo 1, Lagarde à Commissario Civile, 15/2/1885.

¹² Selon Morin (Didier) [2004], ou mai 1885 (ASMAI 6/1, fascicolo 1). Selon Lagarde, c'est son «vizir» qui l'a assassiné (cité in Prijac (Luc) [2001], p. 80).

¹³ ASMAI, MAI, 10/2, fascicolo 2, Massawa à ministero, 5/12/1886, [Le commandant de Simone ne pense pas que la cession de Kubet Karab puisse devenir de grande utilité aux Français, les difficultés du chemin de Tadjoura à l'Awsa et au Shoa étant égales à celles qui peuvent se rencontrer depuis Assab].

¹⁴ ASMAI, MAI, 10/2, fascicolo 2, ministero à Massawa, 2/3/1887

¹⁵ ASMAI, MAI, 5/1, fascicolo 1, Ministero à Ambassade à Paris, 27/6/1887, [Le territoire appartenant au Sultan de Rehayto, placé, comme il est notable, sous la protection de l'Italie, a une limite nord bien définie : le cap ou ras Sinthiar, où il rejoint notre possession d'Assab; mais la limite sud n'est pas (...) bien déterminée].

¹⁶ Aramis Houmed Soule [2005], p. 31, qui cite comme sources Borelli [1890] et Baratieri [1899]. Selon cet auteur, l'Awsa serait alors complètement indépendant, malgré la lettre de Menelik citée au chapitre 1.

¹⁷ Selon la transcription d'Aramis Houmed Soule [2005], Didier Morin [2004] l'écrit Mahámmad Hanfaré.

¹⁸ ASMAI 179/7-55, convention du 7/7/1887.

¹⁹ ASMAI 179/7-55, convention du 10/8/1887.

des caravanes (art. 2, 8, 9, 10), possibilité d'ouvrir une route en Awsa depuis Assab (art. 6), souveraineté italienne sur la côte (art. 3), versement de 18 000 thalers en quatre ans au sultan (art. 11), interdiction de l'esclavage (art. 7), auxquels s'ajoutent un versement annuel de 3 000 thalers (art. 13) et l'article 5 qui définit un protectorat :

«In caso che altri tentasse occupare l'Aussa od un punto qualsiasi di essa o delle sue dipendenze, il Sultano Mohamed Anfari si opporrà e dovrà innalzare bandiera italiana, dichiarandosi e dichiarando i propri Stati con tutte le loro dipendenze posti sotto il protettorato italiano»²⁰.

Mais ce protectorat reste formel et n'est pas suivi d'une occupation effective. Il est d'ailleurs probable que le sultan y a vu un atout contre des avancées éthiopiennes plus qu'un abandon de souveraineté²¹. En effet, traditionnellement une alliance est aussi une protection, mais c'est le pouvoir soumis qui paye un tribut et non le soumettant.

Fin 1887, l'Italie propose à nouveau à la France de définir avec précision une frontière commune. Mais les deux possessions s'étendent à ce moment selon leur logique propre, la France plutôt vers le sud, l'Italie plutôt vers le nord²², et les deux en parallèle vers l'ouest.

Après la notification par l'Italie de son protectorat sur l'Éthiopie, selon son interprétation du traité italo-éthiopien du 2 mai 1889, dit de Wëchale, et du traité du 9 décembre 1888 avec l'Awsa, il semble opportun pour le gouvernement français, en mars 1890, *«d'amener (...) l'Italie à faire connaître ses projets et à délimiter de concert avec nous la sphère d'action respective des deux puissances»*²³. Des négociations sont donc engagées qui aboutissent simplement à la reconnaissance mutuelle de Douméra comme limite côtière. A l'intérieur de l'administration française, des divergences existent quant à l'objectif. Pour la diplomatie :

«Le motif principal qui nous induit à entrer en négociations dès l'année dernière, c'est l'intérêt que nous avons à définir notre zone d'action afin de nous mettre à l'abri des compétitions qui, dans ces derniers temps, ont paru dangereuses pour la sécurité de notre établissement d'Obock, et ont nécessité, de notre part, un effort en hommes et en argent dépassant les ressources dont nous disposons pour cet objectif»²⁴.

Les Colonies, en revanche, espèrent garder une porte vers Harar et veulent contester les protectorats que l'Italie a proclamé sur l'Éthiopie et l'Awsa²⁵ et que la France n'a pas reconnus. Cette question est la cause principale de l'arrêt des négociations, mais elle n'est pas explicitée²⁶.

²⁰ [Au cas où d'autres tenteraient d'occuper l'Awsa ou un lieu dépendant de lui ou de ses dépendants, le sultan Mahamad Anfari s'opposera et devra hisser le drapeau italien, se déclarant et déclarant ses Etats avec toutes leurs dépendances comme placés sous le protectorat italien].

²¹ Nous n'avons vu qu'une version imprimée de ce traité, et non un original. En outre, le traité ne mentionne pas qu'il a été rédigé aussi dans une autre langue, le sultan a donc vraisemblablement signé un texte qu'il ne comprend pas.

²² La limite nord des possessions italiennes en Érythrée, c'est-à-dire du point côtier séparant l'Érythrée du Soudan anglo-égyptien, est fixée au ras Kasar par un échange de notes entre l'ambassadeur italien à Londres (comte Corti) et le ministre anglais des Affaires étrangères (marquis de Salisbury) des 24 et 31 mai 1887.

²³ ANOM, Affaires politiques 125/2, lettre du sous-secrétaire d'Etat aux Colonies au ministre des Affaires étrangères, 30/3/1890.

²⁴ ANOM, Affaires politiques 125/2, ministère des Affaires étrangères au ministère des Colonies, 4/6/1891.

²⁵ Le sultan de l'Awsa jusqu'en 1902 est Mahamad Hanfare

²⁶ ASMAI, 10/1, fasc. 5.

Avant 1891, l'Italie demandait que la frontière soit au ras Siyyan ; maintenant qu'elle a accepté Douméra, elle estime avoir mérité le contrôle de l'île. Mais les négociations bloquent sur cette question en 1891, alors que Lagarde souligne l'importance de l'île :

«Ile en face Doumeira constitue, avec le Ras, position navale et militaire importante. Premièrement navale parce que le seul mouillage, avec les vents généraux et la grosse mer qu'ils forment, est à l'abri de l'île au Nord; secondement militaire parce qu'elle domine à la fois le mouillage, (...) seul point de débarquement possible, la Baie et la passe ouest de Perim» ²⁷.

Ce discours sur l'importance stratégique de Douméra se retrouve au moins jusqu'à la Seconde Guerre mondiale (voir chapitre 4), mais il n'aura jamais de mise en application. Une position géographique ne suffit pas à donner une valeur militaire, il faut une nécessité politique.

Cependant, même sans aboutir formellement, les négociations donnent lieu à une entente entre les deux puissances sur la fixation du point côtier à ras Douméra, sans plus de précisions en ce qui concerne l'île ou l'intérieur. Dans les années suivantes, la question reste non résolue et revient de temps en temps ²⁸, il faudra attendre la clarification du statut politique de l'Éthiopie pour qu'elle soit réglée.

En 1898, la situation politique et coloniale de la France et de l'Italie dans la Corne de l'Afrique est stabilisée. L'Italie a vu s'effondrer ses ambitions le 1^{er} mars 1896 ²⁹, à la bataille d'Adwa où les armées éthiopiennes, équipées et entraînées en partie par la France, ont défait les troupes italiennes et surtout capturé suffisamment de prisonniers pour négocier la paix signée le 26 octobre 1896. L'Italie s'interroge alors sur le maintien de sa présence coloniale dans la Corne. Un nouveau gouverneur, Federico Martini, est nommé en 1897 avec une seule mission : faire oublier l'Erythrée ³⁰. Il laisse Kassala à l'Angleterre le 25 décembre 1897 et s'occupe de délimiter la colonie, tant avec le Soudan (accords des 7 décembre 1898 et 1^{er} juin 1899) qu'avec l'Éthiopie (accord du 10 juillet 1900 qui fixe la frontière sur la ligne Tomat-Todluc-Mareb-Belesa-Muna) ³¹.

Le vide créé par le retrait italien relance la course au Nil, poussant la Grande-Bretagne à partir à la conquête du Soudan occupé par les Derviches ³² et la France à envoyer la mission Marchand depuis l'Afrique occidentale vers l'Éthiopie ³³. Les conséquences sont la reprise du Soudan par l'armée anglo-égyptienne dirigée par Kirchener, la confrontation de Fachoda et le recul français en novembre 1898. La France perd à ce moment tout espoir de contrôler un axe est-ouest en Afrique et sa présence en Éthiopie, dans l'intérieur de la Corne, devient alors moins importante.

²⁷ ANOM, Affaires politiques, 125/1, rapport n° 78, sans date (c. 1891).

²⁸ Par exemple, ASMAI, 10/1, fasc. 5, lettre de l'ambassadeur français à Rome au ministre italien des Affaires étrangères, 11/7/1895.

²⁹ Des auteurs italiens de la période fasciste indiquent parfois le 28 février.

³⁰ Masi (Corado) [1936].

³¹ Sur la question générale des frontières de l'Erythrée voir Guazzini (Federica), *Le ragioni di un confine coloniale - Eritrea 1898-1908*, Torino, L'Harmattan, 1999

³² Avec l'annonce de l'expédition de Dongola par Salisbury le 12 mars 1896.

³³ Michel (Marc) [1972]. Le projet de Marchand remonte à juillet 1895, mais les crédits sont alloués le 1^{er} avril 1896, après Adwa, et les premiers convois d'approvisionnement quittent la France le 25 avril, Marchand part le 25 juin et est à Libreville le 20 juillet. Des premières instructions, prudentes, lui sont adressées le 24 février 1896, mais des instructions plus ambitieuses sont envoyées le 23 juin. Le lien avec Adwa apparaît assez évident.

Ces deux puissances (France et Italie), affaiblies par leurs reculs de la fin du XIX^e siècle, ne sont plus alors à la recherche d'une expansion, mais veulent stabiliser leurs acquis. La situation en Europe évolue parallèlement, la détente franco-italienne «s'amorce dans le courant de l'année 1896 et (...) aboutira six ans plus tard à la neutralisation de l'Italie tripliciste»³⁴ avec l'accord franco-italien du 30 juin 1902. Il s'agit donc d'une période favorable à la résolution des questions franco-italiennes.

En 1897, l'Italie annonce un nouveau débarquement russe au sud de Douméra, sans que l'on en trouve trace dans les archives françaises. Cependant si les Italiens estiment toujours qu'une installation russe est à éviter, ils considèrent alors que c'est à la France de s'en occuper dans cette zone, comme l'écrit l'ambassadeur italien à Paris :

*«Le dichiarazioni fatte da noi alla Francia [en 1891] nel senso di riconoscere Ras Doumeira come punto di frontiera, (...) bastano, a parer mio, ad allontanare da noi ogni responsabilità (...) di ciò che al Sud di quella località potesse accadere»*³⁵.

Cependant la question du maintien de l'Italie en Erythrée, et donc à Assab, se pose encore, et Hanotaux, ministre français des Affaires étrangères, déclare à l'ambassadeur italien que «se gli Italiani evacuano il territorio confinante con Obock, l'interesse francese è di favorire piuttosto una occupazione russa da una nuova espansione inglese»³⁶.

En novembre 1898 se déroule «l'incident de Raheita» : les Italiens dénoncent une importante activité dans la région de Rehayto³⁷, avec un débarquement de troupes françaises qui auraient hissé le drapeau national à Douméra le 14 novembre, avant de repartir le 27. En conséquence, les Italiens puis les Français installent des postes autour du cap³⁸.

La France nie toute activité particulière ou hostile, et Delcassé, alors ministre des Affaires étrangères, propose de profiter de l'occasion pour régler cette question frontalière. L'ambassadeur italien à Paris soutient la démarche :

*«Sostanzialmente il nostro interesse è di impedire che Menilich ed i sultani (...) cedono un territorio alla Russia. (...) Il portare la demarcazione della linea di confine un po più a sud o a nord (...) non mi possa sembra avere importanza, dal momento (...) che fra il possedimento francese e l'italiano (...) non vi è zone vacante occupabile da un terzo»*³⁹.

Le 21 novembre 1898 la France accepte de reprendre des négociations sur cette frontière, qui se déroulent à Rome entre l'ambassadeur de France et le ministre italien des Affaires étrangères. Deux questions se

³⁴ Milza (Pierre) [1981], p. XI.

³⁵ ASMAI, MAI, 10/2, fascicolo 6, ambassade Paris au ministère, 8/2/1897 [Les déclarations que nous avons faites à la France (en 1891) qui reconnaissent ras Douméra comme point frontalier (...) suffisent selon moi, à nous retirer toute responsabilité (...) sur ce qui pourrait survenir au sud de cette localité].

³⁶ ASMAI, MAI, 10/2, fascicolo 6, ambassade Paris au ministère, 8/2/1897. [Si les Italiens évacuent le territoire voisin d'Obock, l'intérêt français est de favoriser plutôt une installation russe qu'une nouvelle expansion anglaise].

³⁷ ACS, carte Martini, scatola 13, busta 43, Martini à ministre italien des Affaires étrangères, 14/11/1898, ministère italien des Affaires étrangères à ambassadeur à Londres, 15/11/1898

³⁸ ANOM, Contrôle 804, rapport de Adam «Événements de Raheita», 12/12/1898, «Nous occupons le versant sud et les Italiens le versant nord du Ras Doumeirah».

³⁹ ACS, Carte Martini, scatola 13, busta 43, ambassade Paris au ministre des Affaires étrangères, 19/11/1898 [En substance notre intérêt est d'empêcher que Menelik et les sultans (...) cèdent un territoire à la Russie. (...) Le déplacement de la ligne frontière un peu plus au sud ou au nord (...) ne me semble pas avoir d'importance du moment (...) qu'entre les possessions françaises et italiennes (...) ne se trouve pas une zone vacante qu'un tiers pourrait occuper].

posent : la délimitation précise de la limite côtière et le tracé intérieur. Un rapport d'inspection décrit la situation sur le terrain et les enjeux :

«La nationalité des crêtes n'étant pas indiquée dans les ordres qu'il a reçus, M. de Leschaut ⁴⁰ a cru devoir installer un petit poste avec pavillon sur un des points de la crête orientale afin de sauvegarder ainsi nos droits sur l'île Gabela ⁴¹, voisine du Cap Doumairah.

Les Italiens, de leur côté, ont établi un poste sur la crête occidentale.

Il serait sans doute préférable de neutraliser la crête et de la faire évacuer de part et d'autre. Mais il devrait être entendu que l'île Gabela fait partie de notre domaine. C'est le seul endroit où l'on puisse, à certains moments, débarquer du côté sud du Cap. (...)

Enfin il resterait à régler la question de la frontière dans l'intérieur du pays. J'ignore et on paraît ignorer à Djibouti, quelle est exactement cette ligne frontière. (...)

[Les Italiens] ont eu connaissance de l'apparition sur ce point, à diverses reprises, de navires de guerre de nationalité étrangère. Ils auront voulu couper court aux intrigues, aux interprétations, que ces visites pouvaient faire naître. (...) Mais leurs visées doivent porter plus loin. J'estime qu'elles ont pour but sinon une prise de possession, du moins une sorte de protectorat sur le sultanat d'Haoussa, le plus riche et le plus important du pays Danakils. Je ne sais, en l'absence de M. Lagarde, si notre politique a jamais étendu son action jusqu'à ce point. Pour le moment elle paraît s'exercer seulement sur le sultanat de Loïtah, chef des Debnés, établis entre Haoussa et le Gubet Karat» ⁴².

Sur le premier point, le principe de la limite frontalière au cap reste acquise, mais la souveraineté sur l'île n'est toujours pas définie, et la direction dans laquelle part la frontière, par rapport à l'axe du cap lui-même, reste à établir. Ce sont toujours les mêmes questions qui avaient empêché la conclusion d'un accord en 1891, si ce n'est que le partage de l'Éthiopie n'est plus à l'ordre du jour. Le problème a changé de dimension, de stratégique il est devenu simplement tactique et local.

Pour définir la frontière, la cartographie n'est pas précise, et il faut d'abord décider si l'île se trouve au nord, au sud ou au niveau du cap. L'Italie propose soit de partager l'île, soit de ne pas décider de son sort. À l'intérieur, l'enjeu est le mont Moussa 'Ali. L'Italie voudrait toujours en obtenir le contrôle pour raccourcir le trajet Assab-Harar. Pour la raison inverse, c'est à dire conserver l'avantage de Djibouti, la France a le même objectif.

Les négociations recommencent à Rome en février 1899. En juin 1899, dans le cadre de négociations sur la frontière nord de l'Érythrée, Menelik propose des concessions territoriales dans cette zone en échange de l'abandon par l'Italie de Rehayto à l'Éthiopie. Mais le gouvernement de Rome refuse, soutenu par la Grande-Bretagne, et cette frontière reste franco-italienne.

En novembre 1899, la France propose de remonter la frontière jusqu'au mont Moussa 'Ali, mais l'Italie n'accepte pas. Le 15 janvier 1900 le ministère italien des Affaires étrangères informe son ambassadeur à Paris que l'accord de délimitation est sur le point d'être signé, et qu'il laisse pendant le sort de l'île de Douméra ⁴³. En effet, le protocole est finalement signé par Visconti Venosta et Camille Barrère ⁴⁴ le 24 janvier 1900 :

⁴⁰ La graphie correcte est probablement «Leschaux» et non «Leschaut». Il assure l'intérim du gouverneur avant l'arrivée de Martineau en 1899.

⁴¹ Les cartes contemporaines n'indiquent pas d'autre île à proximité de celle de Douméra, entre les ras Sintian et Siyyan. Gabela est probablement l'île de Douméra.

⁴² ANOM, Contrôle 804, rapport de Adam «Événements de Raheita», 12/12/1898.

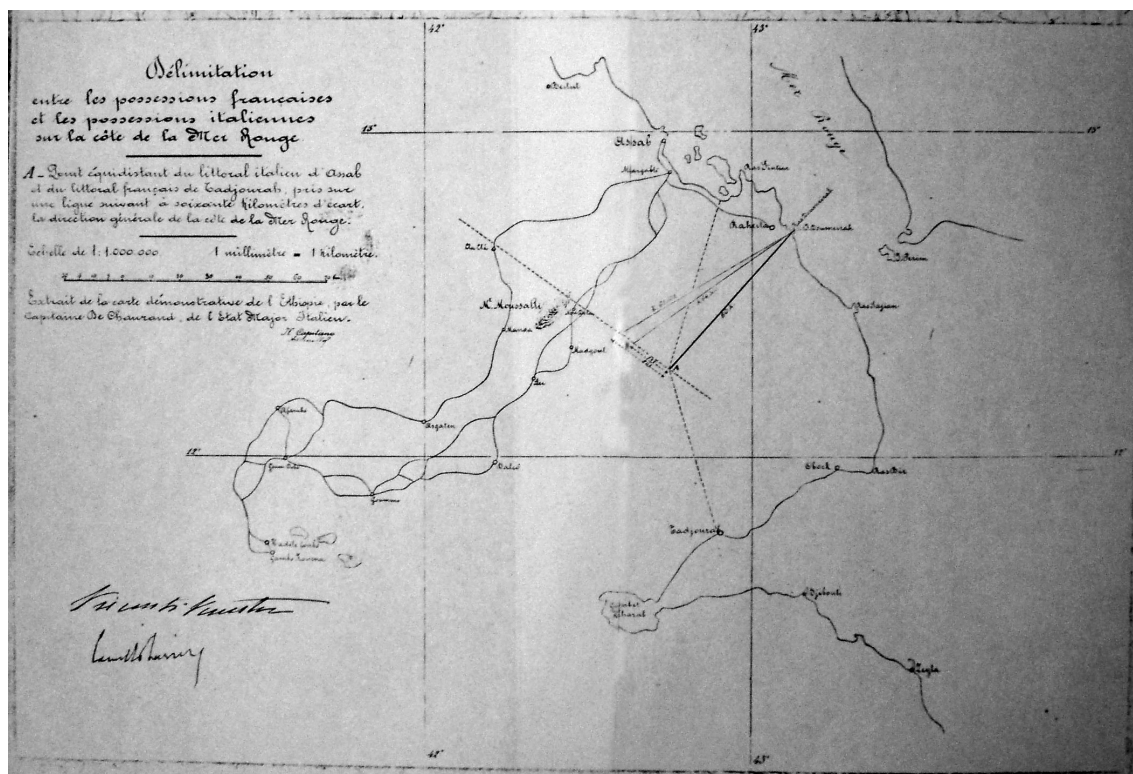
⁴³ ACS, Carte Martini, 13/42.

⁴⁴ Camille Barrère, alors ambassadeur à Rome, était consul de France à Suez au milieu des années 1880.

«Les possessions italiennes et les possessions françaises sur la côte de la Mer Rouge sont séparées par une ligne ayant son point de départ à l'extrémité du ras Doumeirah, suivant la ligne de partage des eaux du promontoire de ce nom, et se prolongeant ensuite dans la direction du sud-ouest, pour atteindre, après un parcours d'environ soixante kilomètres depuis ras Doumeirah, un point à fixer d'après les données suivantes:

Après avoir pris comme point de repère, sur une ligne suivant, à environ soixante kilomètres d'écart, la direction générale de la côte de la Mer Rouge, le point équidistant du littoral italien d'Assab et du littoral français de Tadjourah, on fixera, comme point extrême de la ligne de démarcation dont il est question ci-dessus, un point à nord-ouest du point de repère, à une distance de 15 à 20 kilomètres. Le point extrême et la direction de la ligne de démarcation devront, en tout état, laisser du côté italien les routes caravanières se dirigeant de la côte d'Assab vers l'Aussa» (art. 1).

Le traité comprend la carte ci-dessous, qui montre l'emplacement du point théorique de l'extrémité orientale de la frontière franco-italienne, c'est à dire le point équidistant des baies d'Assab et de Tadjoura, à 60 kilomètres de la côte. Elle montre également les routes vers l'intérieur qui sont laissées à l'Italie. Il faut constater qu'elles passent par Afambo, voir plus au sud, c'est à dire au sud du Moussa 'Ali. Cette frontière est plus méridionale que la frontière actuelle.



Carte annexée à l'accord du 24 janvier 1900 ⁴⁵

Mais la délimitation sur le terrain tarde à se faire. Le 26 janvier 1901, Martini rappelle l'urgence de délimiter la frontière, afin de pouvoir contrôler la contrebande, celle des armes en particulier. Les délégués français (l'administrateur Péron et l'agent des Travaux publics Rizzo) et italiens (le commandant d'Assab, Felter, et le lieutenant Capri) se rejoignent à Rehayto le 15 février 1901 ⁴⁶. Les délégations constatent d'abord une divergence dans leur version du protocole de 1900. Le texte en possession des

⁴⁵ Extraite de ASMAI, 10/2. Une autre version, sans les signatures ni la mention de la carte Chaurand, se trouve dans ACS, Carte Martini, 13/42.

⁴⁶ Le rapport de Péron du 19/3/1901 sur cette mission se trouve dans ANOM, Affaires politiques, 3693/2. Les rapports de Felter se trouvent dans ACS, Carte Martini, scatola 13, busta 42. Voir aussi Guazzini (Federica) [1999], chap. 2.

Français ne comporte pas la partie de phrase «*se dirigeant de la côte d'Assab vers l'Aoussa*» à la fin de l'article 1, à propos des pistes caravanières qui doivent rester à l'Italie.

Après avoir demandé confirmation du texte à leurs gouvernements, la mission parcourt la ligne frontière jusqu'au 6 mars, atteignant «*Daddato, point d'eau à proximité de la limite frontalière des tribus danakils Adoïamaras et Assaïamaras et à un kilomètre environ du point équidistant*»⁴⁷. A ce moment les Français proposent «*de prendre Daddato comme point terminus, tout en faisant observer que la ligne de démarcation suivrait la rive gauche du Wehima, route caravanière, jusqu'au point (Amoutallalé) où elle s'en écartait et, de ce point, en ligne droite sur ras Doumeirah*». Les Italiens revendiquent des routes caravanières au départ de Rehayto, qui passent au sud de cette ligne. Le lieu symbolique de cette discussion est probablement le même qu'en 1898, maintenant appelé «Gané» ou «Géoué, pic distant de trente kilomètres environ du ras Gabela et onze kilomètres de la direction magnétique sud-ouest, sur le sommet duquel M. de Leschaux fit, en 1898, élever une petite pyramide et placer un pavillon [français]»⁴⁸.

Au vu de ces divergences, la délégation française estime impossible de signer la délimitation définitive, toutefois un «protocole provisoire» est signé le 7 mars, qui décrit le travail effectué par la mission et indique Dadda'to comme point terminus de la délimitation. Ce point frontalier est fixé en référence à des caractéristiques topographiques (point d'eau et lit de l'oued Oué'ima) aisément identifiables, et invoque une limite «traditionnelle» pour justifier l'écart par rapport au point géométrique initialement prévu.

Le 12 mars 1901, Felter informe Asmara du résultat de la délimitation, signalant que les Français ont refusé un accord définitif à cause de Gané. Fin avril, l'Italie accepte de considérer que le protocole de 1900 ne mentionne que les pistes au départ d'Assab et non de Rehayto, et donc que Gané est français⁴⁹.

L'accord sur le terrain est conclu le 10 juillet 1901 :

«La ligne de frontière stipulée par l'article 1 du Protocole du 24 janvier 1900 a son point de départ à la pointe extrême du ras Doumeirah; elle s'identifie ensuite avec la ligne de partage des eaux du promontoire de ce nom; après quoi, à savoir après le parcours d'un kilomètre et demi, elle se dirige en droite au point, sur le Weima, marqué Bisidiro dans la carte ci-annexée»⁵⁰.

A partir de Bisidiro, la ligne se confond avec le thalweg du Weima, en le remontant jusqu'à la localité que la carte ci-annexée nomme Daddato, cette localité marquant ainsi le point extrême de la délimitation franco-italienne.»

Cet accord est une description de la frontière effectuée sur le terrain, en tenant compte des réalités topographique et hydrologiques, mais pas humaines qui ne sont pas évoquées. Cependant, il n'est pas suivi d'un abornement matérialisant le tracé ainsi élaboré, et il laisse de côté la question du Moussa 'Ali, à l'ouest du point extrême, que de toute façon les pistes partant d'Assab contournent par le nord.

Si l'on superpose le tracé de l'accord aux frontières contemporaines, on obtient la carte ci-dessous. Puisque les côtes sont proches sur les deux cartes, nous les avons superposées et gardé le tracé contemporain ; seul Douméra est un peu au sud de sa position réelle. De même, le Moussa 'Ali est

⁴⁷ ANOM, Affaires politiques 3693/2, rapport du 19/3/1901 et 2E4.

⁴⁸ ANOM, Affaires politiques 3693/2, rapport du 19/3/1901, voir *supra*.

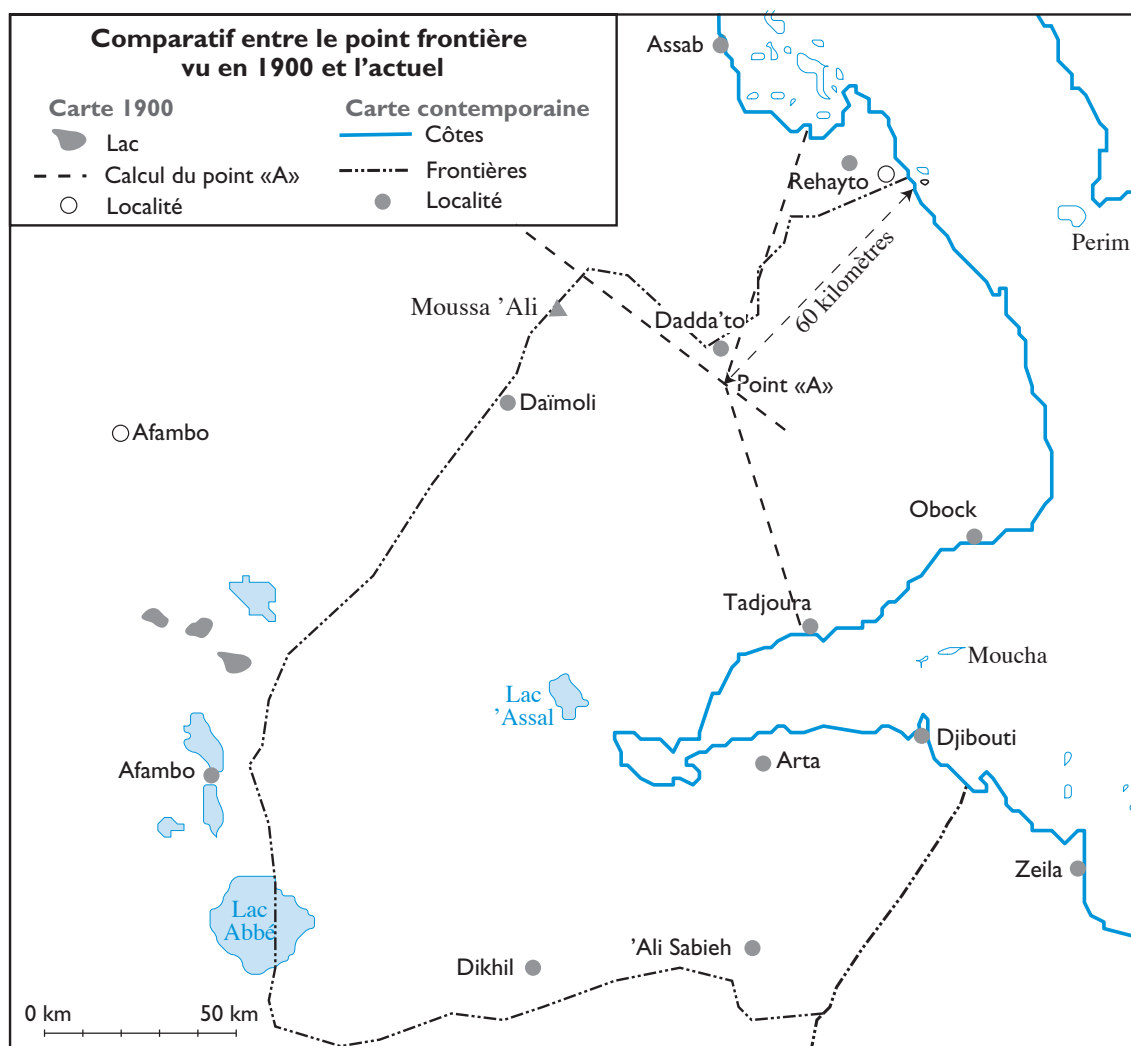
⁴⁹ ACS, Carte Martini, scatola 13, busta 42, lettre ministère à l'ambassade à Paris, 25/4/1901.

⁵⁰ Nous n'avons pas trouvé cette carte dans les archives consultées.

correctement situé sur la carte de 1900. En revanche, Afambo et les lacs de l'intérieur sont très au nord de leur position réelle, et Rehayto est également mal situé, à moins que le village n'ait été déplacé depuis. On constate alors que par rapport aux points géographiques correctement connus à l'époque, le point extrême de la délimitation réelle (Dadda'to) est en fait à une dizaine de kilomètres au nord de ce que prévoient les signataires de l'accord (point «A»).

Il s'agit d'une frontière assez clairement définie, par des critères géométriques ou géographiques selon les endroits, qui font référence à des lieux assez bien identifiés. Si la pointe du cap semble claire, la ligne de partage de eaux pourrait être interprétée. Ensuite la ligne droite est simple à tracer sur une carte, bien que sur le terrain elle puisse être moins évidente, et le lit de l'oued est un repère facile, tant que les eaux ne bougent pas dans la vallée qui est assez large par endroits. Quand à Dadda'to, il s'agit ici d'un repère est-ouest et non nord-sud (fourni lui par le talweg de l'oued).

La frontière laisse de côté à l'est, l'île de Douméra, réservée mais pas abandonnée (les signataires «s'engagent à ne pas les occuper, et à s'opposer, le cas échéant, à toute tentative, de la part d'une tierce puissance, de s'y arroger des droits quelconques» ⁵¹), et s'arrête à l'ouest avant de rencontrer une autre frontière, laissant une large zone indéterminée. Ce flou montre, encore une fois, tant les limites de l'intérêt occidental pour l'intérieur au début du XX^e siècle, que la méconnaissance du terrain.



⁵¹ Article 3 de la convention de janvier 1900.

Pour l'Italie, un des objectifs de cet accord était l'annexion de la partie nord du sultanat de Rehayto, qui est alors un simple protectorat en vertu des accords de 1879-1880 signés par le sultan précédent ⁵². L'administration italienne rencontre en effet des difficultés avec son successeur, qui résiste à la prise de possession italienne et dont Martini disait déjà en 1898 : *«Bisogna arrestare sultano e sostituirlo»* ⁵³ et voulait le remplacer par son vizir ⁵⁴. En octobre 1898, l'Italie essaie donc de déposer le sultan, l'accusant de vouloir céder une portion de son territoire aux Russes. Des troupes italiennes occupent Rehayto, et le sultan se réfugie à Obock jusqu'en avril 1899, où il aurait accepté de reconnaître la souveraineté italienne. En mars 1901, le Ministère écrit à Martini :

«Un protettorato in Raheita non abbia più ragione di essere conservato, e (...) meglio sarebbe (...) di annettare sanz'altro quel territorio» ⁵⁵.

En septembre 1901, alors que la frontière est délimitée, les incidents continuent entre le sultan, qui tente de maintenir son autorité et ses revenus, et les autorités italiennes qui veulent s'imposer :

«L'administration de l'Erythrée voulant prélever un impôt sur la tribu des Adali du Sultanat de Raheita aurait invité le Sultan à se rendre à Assab (...). Homed n'ayant pas déféré à cette invitation, le Commissaire Royal lui ordonna de remettre son sceau (...). Homed ben Mohamed aurait l'intention de résister par tous les moyens au Gouvernement italien ou d'abandonner Raheita pour établir sa résidence officielle dans la zone soumise à notre action. (...) Il semblerait (...) que le Gouvernement de l'Erythrée se proposerait de contraindre par la force s'il le fallait, le Sultan de Raheita à une entière soumission» ⁵⁶.

Fin octobre ou début novembre, le sultan se réfugie en territoire français. Les autorités coloniales ne lui interdisent pas l'installation, mais ne veulent pas d'incidents avec les Italiens :

«Il convient d'éviter (...) qu'il ne profite du refuge qu'il trouve chez nous pour franchir la frontière, se livrer à des actes répréhensibles envers le Gouvernement italien et échapper aux représailles en quittant rapidement le territoire de l'Erythrée» ⁵⁷.

Au même moment, les Affaires étrangères signalent : *«Nous avons reconnu le protectorat italien sur les Etats du sultan et (...) nous avons promis de cesser toute correspondance avec ce dernier autrement que par l'intermédiaire des autorités italiennes»* ⁵⁸. Les instructions données au gouverneur sont alors modifiées en conséquence, en ce qui concerne la présence du sultan en CFS :

«notre premier soin devrait être de nous opposer à ce qu'il prétendit y établir une résidence officielle. Nous ne saurions (...) admettre qu'il s'y installât autrement que comme simple particulier» ⁵⁹.

Finalement le sultan retourne en Erythrée en décembre. Le 16 avril 1902, la France accuse réception de la décision italienne d'annexer une partie du sultanat de Rehayto. Le 22 avril, le gouvernement italien autorise le gouverneur de l'Erythrée, Martini, à procéder à l'annexion et le 10 mai 1902, l'Italie annexe

⁵² Il reste des ombres sur la question des sultans de Rehayto. Le traité du 30/12/1879 est signé *«Berehan-Dini, sultano di Raheita»*, celui du 15/3/1880, *«Berehan ben Mohammed, sultano di Raheita»*. Il s'agirait en fait du sultan Burhan Mahammad Dini (Morin (Didier), [2004] p. 232, Ciglio (Carlo), [1958]). Son successeur en mai 1885 (ASMAI 6/1, fascicolo 1) ou 1887 (Morin (Didier), [2004]) est Hummad Mohammad Dini, précédant vizir et fils (Morin semble dire petit-fils, tableau p. 233) du sultan Mohammad mort vers 1863. Il meurt en 1910.

⁵³ ACS, Carte Martini, scatola 13, busta 43, [Il faut arrêter le sultan et le remplacer].

⁵⁴ ACS, Carte Martini, scatola 13, busta 42, lettre du 26/1/1901.

⁵⁵ ACS, Carte Martini, scatola 13, busta 42, lettre du 22/3/1901, ministère à Martini [Il n'y a plus de raison de conserver un protectorat à Rehayto, (...) le mieux serait (...) d'annexer simplement ce territoire].

⁵⁶ ANOM, Affaires politiques 81, lettre du gouverneur du 1/10/1901.

⁵⁷ ANOM, Affaires politiques 81, lettre du gouverneur du 2/11/1901.

⁵⁸ ANOM, Affaires politiques 81, lettre du MAE aux Colonies, 2/11/1901.

⁵⁹ ANOM, Affaires politiques 81, lettre au gouverneur, 15/11/1901.

officiellement la partie du sultanat comprise entre ras Douméra et Dadda'to ⁶⁰. Le 17 mai 1902, le nouveau statut est notifiée aux habitants par une colonne militaire qui s'installe à Rehayto sans susciter de réactions; le sultan Dini est arrêté par les Italiens, puis libéré. La France avait cessé de lui verser des subsides dès septembre 1901.

En avril 1902, sur demande des Italiens qui soupçonnent le sultan de s'armer contre eux, la France saisit ses armes, consacrant l'entente entre les deux pays, la soumission des autorités traditionnelles et la possession du territoire ⁶¹. Cette frontière cependant divise un espace qui relevait auparavant d'une autorité unique. Bien que l'entente franco-italienne a eu raison de cette unité pour mettre en place sa logique propre, des résistances continueront de se manifester durant les décennies suivantes.

Le sultanat, s'il n'est plus un pouvoir territorial, conserve un poids dans la structure sociale autochtone, consacré par sa capacité de prélèvement sur les profits. C'est-à-dire que dans cette zone, plusieurs frontières vont se superposer, «traditionnelles» et étatiques. Nous verrons au chapitre 4 comment ces deux légitimités se confrontent.

La frontière occidentale (1897)

Nous avons vu qu'en janvier 1885, le sultan de Gôb'aad, «Ahmed Loïtah», a donné son pays à la France, ajoutant une deuxième dimension au territoire de la colonie, qui en plus de s'étendre sur les côtes, se développe maintenant vers l'intérieur de la Corne, et donc vers l'Éthiopie.

Avec sa victoire à Adwa le 1^{er} mars 1896, l'Éthiopie a gagné son existence en tant que sujet des relations internationales, même si son statut reste limité à celui d'un acteur mineur. En conséquence, les puissances européennes établissent des relations diplomatiques officielles avec l'empire, et envoient des «ministres plénipotentiaires» ou des «envoyés extraordinaires» à Addis Abeba : James Rennel Rodd puis Harrington pour la Grande-Bretagne, Federico Ciccodicola pour l'Italie et Léonce Lagarde pour la France.

Le 14 mai 1897, l'Angleterre signe un traité sur les frontières du Somaliland, précisé par un échange de notes le 4 juin ⁶². Les négociations entre l'Italie et l'Éthiopie prévues par l'article 4 du traité de paix du 26 octobre 1896 aboutissent le 10 juillet 1900 à un accord sur la ligne «Tomat-Todluc-Mareb-Belessa-Muna» comme frontière entre l'Erythrée et l'Éthiopie ⁶³.

En ce qui concerne la France, la question des limites occidentales de ses possessions s'est peu posée avant 1897, si ce n'est autour du lac 'Assal (voir chapitre 1) et des projets de voie ferrée au sud.

Les concessions obtenues par Chefneux, de la France en 1887 et de Menelik en 1891, pour l'exploitation du sel du lac 'Assal, en font une sorte de territoire à la souveraineté partagée, revendiqué tant par la France que par l'Éthiopie.

⁶⁰ ASMAI, 6/1, fascicolo 11.

⁶¹ L'administration locale estime alors cette zone sans intérêt : «*je ne saurais assez vous exprimer le peu d'importance réelle qu'ont le sultan, son territoire et les affaires susceptibles d'y naître*» (ANOM, 3G2, «Correspondance générale (1901-1917, 1919)», lettre du gouverneur (Bonhoure) au ministère, 26/5/1902).

⁶² Sur le traité anglo-éthiopien de 1897, voir Marcus (Harold), «The Rodd mission of 1897», JES, vol. III, n° 2, 7/1965, et Ullendorff (Edward), «The 1897 treaty between Ethiopia and Great-Britain», *Rassegna di studi etiopici*, vol. 22, 1966.

⁶³ Guazzini (Federica), [1998].

Les Italiens, qui cherchent à confirmer le traité de Wëchale et à contrer les avancées françaises, soutiennent Menelik et l'informent des actions françaises. Ainsi dans une lettre au docteur Trabersi de juillet 1893, Menelik écrit :

« ደብዳቤ ፡ ደረሰልኝ ፡ አሰልን ፡ ለፈረንሳውያን ፡ ሸጡላቸው ፡ የሚል ፡ ወሬ ፡ ሰማን ፡ ብለህ ፡ የላከህብኝን ፡ እውነት ፡ ብለህ ፡ አትቀበለው። አንድ ፡ ፈረንሳዊ ፡ ኩባንያ ፡ እንደ ፡ ሌሎች ፡ ጨው ፡ እንነግድ ፡ ይፍቀዱልን ፡ ብሎ ፡ ቢለምነኝ ፡ ፈቅጄለታለሁ ፡ እንጂ ፡ አሰልን ፡ ለማንም ፡ አልሰጠሁም ፡ ለማንም ፡ አልሸጥሁም። አዳሎችም ፡ የኛ ፡ ዜጎች ፡ መሆናቸውን ፡ ታውቃለችሁ ፡ እስከ ፡ ዛሬ ፡ ድረስ ፡ በኛ ፡ ፈቃድ ፡ እንደኖሩ ፡ ከንግዲህም ፡ ወዲህ ፡ ፈቃድ ፡ ወጥተው ፡ ሁከት ፡ ያነሳሉ ፡ ብለህ ፡ አትጠርጥር። »⁶⁴

A ce moment, Menelik revendique toujours les territoires peuplés par les «Adals», c'est à dire ici les Afars, et affirme sa souveraineté sur le lac 'Assal.

Léonce Lagarde représente la France en Ethiopie depuis octobre 1892. En juin 1896, la France ratifie la convention d'amitié avec l'Ethiopie qu'il a signée avec Menelik en mars 1895⁶⁵. Fin 1896, il est à Paris où lui sont données des consignes :

«quelques points de détail d'exécution restent en suspens (...) notamment l'étendue de notre zone de possession ou Protectorat direct. Dans ces conditions, le conseil des Ministres a estimé qu'il était utile (...) que vous vous mettiez en relations directes avec le ras Macconen pour régler toutes ces questions au mieux de nos intérêts. (...) Nous avons un intérêt primordial à asseoir notre influence pacifique en Abyssinie en prévision d'événements importants sur le Haut-Nil ou en Egypte»⁶⁶.

Auparavant le Ministère avait indiqué :

«Ne faites rien qui puisse donner lieu à la moindre interprétation défavorable de nos actes, car nos relations doivent être de plus en plus étroites avec le Négus. Le Ministre des Affaires Etrangères estime nécessaire de ne pas faire naître d'incident avec l'Italie en ce moment. (...) Evitez laisser former caravanes d'armes»⁶⁷.

Le cadre général est clair. Il s'agit de créer des conditions favorables à la mission Marchand, et donc d'entretenir de bonnes relations avec l'Ethiopie et l'Italie, en espérant obtenir leur soutien face à l'adversaire du moment, l'Angleterre.

Lors de son trajet vers Addis Abeba⁶⁸, Lagarde s'arrête donc à Harar pour négocier un traité frontalier avec *ras* Mäkonnen. Les négociations, entre le 26 et le 28 janvier 1897, se seraient conclues par une première convention⁶⁹. En tout cas, Lagarde et Menelik signent, le 20 mars 1897, un accord à Addis Abeba⁷⁰ qui précise que :

⁶⁴ ASMAI, 6/1 [J'ai reçu la lettre où tu disais que selon une rumeur nous aurions vendu 'Assal aux Français. Ne la prends pas au sérieux (*ne l'accepte pas comme une vérité*). Un industriel français avait voulu que je lui donne ma permission pour vendre du sel comme les autres. Je le lui ai permis. Je n'ai ni donné ni vendu 'Assal à personne. Comme vous le savez les Adals appartiennent à notre peuple, jusqu'à aujourd'hui ils ont vécu selon nos lois (*permissions*). Sois assuré qu'à l'avenir ils ne se révolteront pas].

⁶⁵ ANOM, Affaires politiques 142. Le texte de cette convention ne se trouve pas dans la documentation consultée.

⁶⁶ ANOM, Affaires politiques 142, et DDF 1871-1914, t. 13, «Note d'instruction pour M Lagarde», très confidentielle, 30/11/1896.

⁶⁷ ANOM, Affaires politiques 142, télégramme du ministère des Colonie au gouverneur, très confidentiel, 11/11/1896.

⁶⁸ Prijac (Luc) [2001] raconte ce voyage en détail (pp. 416-419).

⁶⁹ Selon Petrides (Pierre) [1983]. Une convention formelle n'est pas mentionnée dans les autres sources, mais les bases de l'accord ont été élaborées avec Mäkonnen.

⁷⁰ Un point de vue éthiopien postérieur sur cet accord est exposé dans Petridès (Pierre), [1983]. L'accord du 20/3/1897 ne sera pas publié et restera confidentiel jusqu'au traité tripartite de 1906.

«La frontière de la zone côtière conservée par la France comme possession ou Protectorat direct sera indiquée par une ligne partant de la frontière franco-anglaise à Djalelo, passant à Rahalé, le Mont Daguén, Sablola, Gobad, Airoli, le bord du lac Abbe, Margada, le bord du lac Alli et de là remontant par Daimuli et Adghino Marci puis gagnant Doumeirah par Ettaga en cotoyant Raheitah (voir carte de Chaurand, 1894)».

Cette définition de la frontière, fondée sur la carte Chaurand, était en fait imprécise, ce qui n'est pas étonnant s'agissant d'une région largement inconnue des deux parties. Elle se base sur des points géographiques (le mont Daguén, le lac Abbé...), des lieux-dits (Djalelo, Rahalé...), qui ne sont en réalité pas toujours identifiés. Elle laisse des interprétations possibles («le bord du lac Abbe», mais à l'ouest ou à l'est ?). Aucune raison n'est donnée pour justifier ce tracé, et la correspondance de Lagarde durant la négociation est muette sur cette question ⁷¹. Seuls des critères topologiques sont utilisés, sans référence à des réalités politiques ou sociales, si ce n'est la reconnaissance de l'accord franco-anglais de 1888.

Elle définit la frontière jusqu'à la côte, fixant Douméra comme limite orientale, se surimposant donc aux accords franco-italien de 1891, qui ne fixeront qu'en 1900 (voir *supra*) la limite occidentale à Dadda'to, qui n'est logiquement pas mentionné ici.

Selon une note sans date de «Lidj Andargué Massai» ⁷², la version en amharique du traité serait un peu différente : *«c'est Eyroli et Mergada qui sont indiqués comme ligne frontière dans le texte amharique et non les bords du lac Abbé et du lac Alli comme il est dit dans le texte français»*.

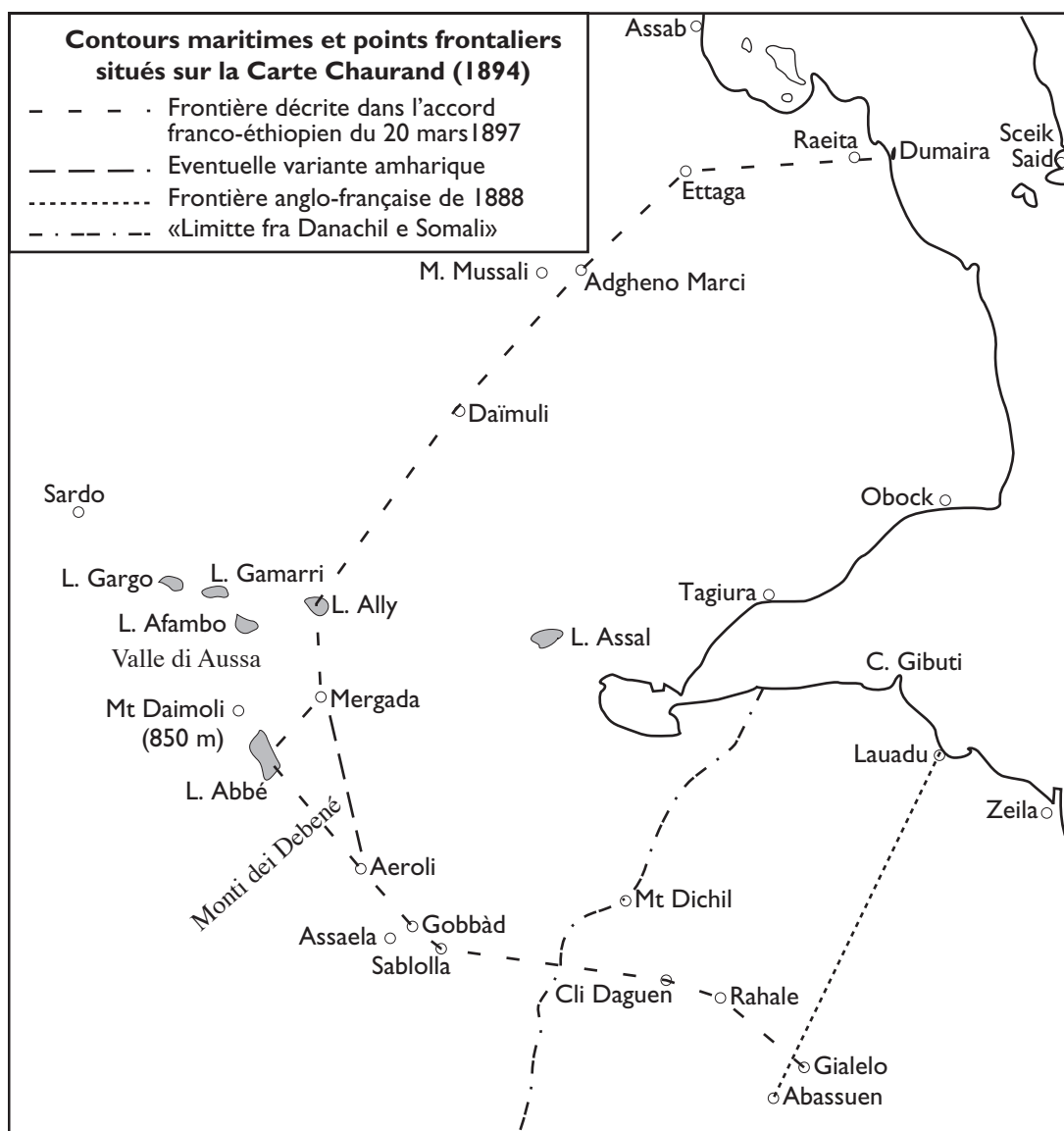
Mais la plus grande imprécision vient de la carte elle-même. En effet, basée sur des descriptions d'itinéraires, elle se révèle approximative (surtout dans l'intérieur) et sa toponymie est aléatoire. Comme nous le verrons aux chapitres 3 et 4, lorsqu'il s'agira de reporter le tracé sur le terrain, il faudra près de vingt ans pour parvenir à un accord.

Le point fixé dans l'accord franco-britannique de 1888 comme limite occidentale de la frontière, «Abassouén», n'est pas repris, alors qu'il est mentionné sur la carte Chaurand. Le départ de la frontière franco-éthiopienne est fixée à Djalelo, également sur cette carte, à quelque distance au nord-est en territoire britannique. Par contre l'accord anglo-éthiopien du 4 juin 1897 indique bien «Abassouen» en se référant à l'accord de 1888. Nous n'avons pas d'éléments permettant d'expliquer cette différence, qui provoquera de longs débats lors de la délimitation sur le terrain en 1934 (voir chapitre 4). Elle signifie probablement que les négociateurs n'avaient pas en mains l'accord franco-britannique, donc que Lagarde ne l'avait pas apporté. Les Ethiopiens ne l'ont probablement découvert qu'ensuite, lors des négociations avec Rennel Rodd qui commencent fin avril 1897 ⁷³.

⁷¹ ANOM, série géographique 5.

⁷² Cette note d'une page (ANOM, 2E4), sans date, est peut-être de la fin des années 1930. Andargachäw Mäsay (Bahru Zewde [2002], p. 82) a été consul d'Éthiopie à Djibouti dans les années 1930. Gendre d'Haile Selassie, il dirige en 1944-1945 la commission éthiopienne qui négocie avec la France, puis est représentant de l'empereur en Érythrée de 1952 à 1959. La version française du traité ne mentionne pas l'existence d'une version en amharique, dont l'existence reste à confirmer.

⁷³ Selon Marcus (Harold G.) [1965], c'est de même en arrivant en Éthiopie en avril 1897, que Rennel Rodd découvre les revendications contenues dans la «lettre circulaire» de 1891.



Cependant, en partant de la carte Chaurand elle-même, en reprenant les points utilisés dans l'accord du 20 mars et certains points caractéristiques, il est possible de se faire une idée des intentions des signataires ⁷⁴. On peut penser que s'ils donnent cette carte comme référence dans l'accord, c'est parce les parties l'ont consultée et ont négocié à partir de l'espace qu'elle représente. Si cette carte ne figure pas un territoire réel, elle met néanmoins en évidence un espace politique, celui sur lequel les négociateurs se sont entendus ⁷⁵.

Le recul éthiopien par rapport aux revendications exprimées dans la lettre circulaire de 1891 est important. L'affirmation d'Adwa n'a pas suffi à enrayer la poussée coloniale européenne ⁷⁶ et l'Éthiopie

⁷⁴ Nous avons utilisé un tirage de la carte Chaurand réalisé probablement au début des années 1950 par les officiers français en charge de la question de la délimitation, qui se trouve dans ANOM, Affaires politiques 3691. On en trouve des reproductions photographiques qui montrent comment ces tirages étaient utilisés dans ANOM, 3C19, Rapport Prax, 4/1955.

Ce tirage est un agrandissement au 1/400 000^e, alors que la carte Chaurand a été réalisée au 1/1 000 000^e.

⁷⁵ Cette carte ne comporte pas d'échelle puisqu'elle ne correspond pas à un espace réel. Elle représente en fait le territoire tel qu'il était compris ou imaginé à la fin du XIX^e siècle, pas tel qu'il est d'après la représentation que nous en donnons les moyens cartographiques modernes.

⁷⁶ Le même phénomène se constate au nord. Après avoir envisagé d'abandonner l'Érythrée en 1896, l'Italie parvient lors des négociations à conserver ses positions sur les plateaux que l'Éthiopie espérait obtenir. «*La vittoria militare di Adua non fornì, però, sufficiente forza politica all'impero per ottenere il rispetto dell'intesa confinaria concordata con l'Italia nel 1897. L'Etiopia, indebolita politicamente sul fronte interno per le perturbatrici istanze frondiste del*

au début du XX^e siècle a, territorialement aussi, été contrainte de reculer. Elle abandonne complètement le contrôle du lac 'Assal et des routes qui y mènent. La seule concession de l'accord sur ce point est que :

«Le lac Assal étant l'héritage de l'Empire d'Ethiopie, il est convenu qu'on ne défendra jamais de prendre dans ce lac le sel destiné à l'Ethiopie et que l'arrangement qui a été fait avec une compagnie au sujet du lac Assal reste intact.»

Cependant la ligne frontière reste en deçà de l'ambition des autorités coloniales françaises qui, nous le verrons à propos du chemin de fer, espèrent étendre leur influence jusqu'à l'Awash.

Cette carte semble montrer une volonté de laisser l'Awsa hors de la zone française, confirmée par la pointe vers l'est indiquée à «Mergada»⁷⁷. Même si la souveraineté exercée par l'Ethiopie sur le sultan de l'Awsa est alors très théorique⁷⁸, son territoire est clairement laissé hors de la colonie française, de même que la majorité des lacs. Pour Aramis Houmed Soule, dès cette époque, la question du contrôle de l'Awsa était centrale :

«De par sa position géographique, le territoire des Afars, situé entre les côtes de la mer Rouge et du golfe d'Aden d'une part et d'autre part le piedmont [sic] des plateaux abyssins, était dans la ligne de mire des visées impérialistes»⁷⁹.

Les limites de l'Awsa sont fluctuantes, nomades. En 1884, nous avons vu – au chapitre 1-2 – que son territoire était considéré par les Français comme allant presque jusqu'à la côte, «suzerain» du sultanat de Rehayto. Cependant il semble qu'à cette époque les Debnés (installés autour du Gôb'aad) étaient en concurrence territoriale tant avec l'Awsa qu'avec le sultanat de Tadjoura, fournissant des chameaux et des guides «pour les caravanes reliant les ports côtiers afars aux plateaux abyssins, surtout par la route méridionale reliant Tadjourah au Choa en contournant l'Aoussa par le sud»⁸⁰. Le tracé de la convention de 1897 semble indiquer un partage des territoires debnés entre les deux signataires, voire leur maintien intégral sous l'autorité de l'Ethiopie.

Plus au sud, une partie du sud-est du territoire actuel de Djibouti, autour d'As'Ela, est laissée éthiopienne. Enfin, au nord, le Moussa 'Ali non plus n'est pas inclus dans le territoire français, laissant donc la possibilité théorique de faire passer une route éthiopienne ou italienne au sud du mont pour rejoindre Assab, bien qu'en réalité le relief montagneux de cette zone ne le permette pas.

Tigrè, dal punto di vista internazionale si trovò al centro di un apparente paradosso.» (Guazzini (Federica), [1999], p. 67) [La victoire militaire d'Adwa ne fournit pas, cependant, une force politique suffisante à l'empire pour obtenir le respect de l'entente frontalière conclue en 1897. L'Ethiopie, affaiblie politiquement à l'intérieur par les comportements frondeurs du Tigré, se trouva d'un point de vue international au centre d'un apparent paradoxe.]. L'accord italo-éthiopien est signé le 10 juillet 1900.

⁷⁷ Ce lieu ne figure que sur la carte au 1/500 000^e de 1908-1922, qui reprend la carte Chaurand pour la limite occidentale de la colonie, laissant les lacs en Ethiopie. Un tirage de l'édition de 1922 se trouve dans SHAT, 7H1.

Le rapport 1939 du cercle de Dikhil (ANOM, Affaires politiques 198/1) annonce qu'un poste y a été créé en décembre. Il est situé à l'est du lac Gomeri (que les Français appellent alors Eudoumi), et au nord du lac Afambo (que les Français nomment alors Eita). La carte de 1947 (mais pas celle de 1939) indique un «ancien poste» sur la rive méridionale du lac Gomeri, à 3 kilomètres environ à l'est d'Afambo. Elle indique aussi un lieu «Mafgada» à 1 kilomètre au sud-est de Badilto. Dans les deux cas cependant ce ne peut être le «Mergada» que voulait indiquer la carte Chaurand, visiblement éloigné des lacs. En 1938, un rapport du gouverneur indique que les Français ne situent pas Mergada (ANOM, 5G5, dossier «Rapports 1931-1961», rapport mensuel 1/1938, 10/2/1938). En 1949, Prétceille indique qu'il s'agit d'«Abba de notre 200 000, au SO de Tewao» (ANOM, Affaires politiques 3691, dossier «Mission d'abornement 1949», lettre au ministère de la FOM, 20/9/1949).

⁷⁸ Une première expédition shoanne en Awsa est repoussée en 1886, mais en 1896 les Afars sont défaits à 'Arrado. La situation de l'Awsa par rapport à l'Ethiopie au début du XX^e siècle est encore discutée entre les chercheurs (Aramis Houmed Soule, [2005], p. 34).

⁷⁹ Aramis Houmed Soule, [2005], p. 24. Il parle en fait de l'Awsa dans ce paragraphe.

⁸⁰ *Ibid.*

L'impression que donne le tracé frontalier ainsi reporté est de décrire un arc de cercle autour du golfe de Tadjoura, en maintenant à peu près la distance Obock-Douméra entre la côte du golfe et la frontière. Le petit ajout au sud permet de se raccrocher à la frontière anglo-française fixée en 1888, en la modifiant légèrement au détriment de l'Angleterre. La seule irrégularité est le décroché de Mergada, sauf si l'on suit l'éventuelle «variante amharique».

Cette définition frontalière ne reçoit aucune publicité. Elle n'est pas communiquée aux autres acteurs de relations internationales, qui devront attendre l'accord tripartite de 1906 pour en avoir connaissance ⁸¹. Elle n'est, semble-t-il, pas communiquée non plus aux autorités coloniales locales, puisque dans un courrier de janvier 1900, Angoulvant, qui assura l'intérim de Martineau, se plaint de ne pas connaître la limite de son autorité :

«Lors du dernier séjour à Djibouti de M. le Ministre de France [Lagarde], j'ai vainement essayé d'obtenir de lui une pièce officielle fixant entre nos pouvoirs et nos responsabilités respectifs une limite, sinon de droit, au moins conventionnelle» ⁸².

En 1904 encore, le gouverneur, par intérim lui aussi, Dubarry, insiste :

«Depuis cette époque la situation est restée la même. Le dernier poste français sur la voie ferrée est au kilomètre 90; mais c'est une situation de fait que ne justifie aucun texte. Partout ailleurs, rien, pas même de vagues traditions verbales, n'indique où finit notre territoire. (...) Je pense (...) que l'occasion serait bonne de demander aux Affaires étrangères, ou à leur représentant en Abyssinie, ce qu'elles appellent le territoire éthiopien et quelles sont ses limites vers la Côte française des Somalis» ⁸³.

Est-ce parce qu'il s'agit dans les deux cas de responsables par intérim ? Ces échanges peuvent laisser penser que les autorités coloniales n'ont pas été informées de l'accord par les Affaires étrangères. Nous n'avons pas trouvé de document qui indique le contraire, mais cette hypothèse reste à confirmer.

D'autre part, le texte de la convention ne précise pas qu'il en a été fait une version amharique. Lors des négociations franco-éthiopiennes, que ce soit en 1933-1934 ou après la Seconde Guerre mondiale, une telle version n'a jamais été évoquée par les délégations éthiopiennes, en partie composées d'Européens il est vrai. On ne peut écarter non plus l'hypothèse que l'Ethiopie n'ait pas gardé de copie de l'accord.

⁸¹ En 1903, le ministère italien des Affaires étrangères propose un stratagème à Ferdinando Martini pour tenter d'en obtenir communication (ACS, Carte Martini, 14/44, lettre du 2/3/1903).

⁸² ANOM, Affaires politiques 133, dossier 19, lettre du 10/1/1900, citée dans la lettre de Dubarry du 12/6/1904.

⁸³ ANOM, Affaires politiques 133, dossier 19, lettre de Dubarry au ministre, 12/6/1904.

2-2 – Le chemin de fer : une nouvelle frontière (1896-1906)

L'histoire de la construction du chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba, a fait l'objet de plusieurs études importantes ⁸⁴. Notre projet est de montrer comment la construction du chemin de fer au début du XX^e siècle a représenté une véritable fabrication frontalière, et d'étudier cette frontière. Elle s'inscrit dans la situation de l'Ethiopie après la défaite italienne à Adwa et le recul français à Fachoda. Comme l'analyse Bahru Zewde, l'indépendance éthiopienne n'est alors malgré tout que partielle :

«Viewed in the African context, the Ethiopians had won recognition of their independence by force of arms. They had stemmed the tide of colonialism. The future of Ethiopia became different from that of the rest of Africa. (...) In the end, the balance-sheet may not have been in Ethiopia's favour».

«The signing (...) of the Tripartite Agreement [in 1906] (...) marked the first serious challenge to the independent status of Ethiopia» ⁸⁵.

La frontière du chemin de fer s'est créée en plusieurs étapes et, dès le début, elle empiète sur la souveraineté éthiopienne. C'est déjà le cas lors de la mise en œuvre privée du chemin de fer, entre 1894 et 1901, période durant laquelle les autorités françaises restent en retrait même si l'administration locale est impliquée. Puis lorsque le gouvernement, interpellé par les milieux coloniaux et son administration, s'impose à la Compagnie dont il prend le contrôle théorique en 1902. A la fin de cette même année, et grâce à ce soutien, la construction du chemin de fer atteint le terminus de la première section de la concession accordée par Menelik, où la compagnie crée la ville de Dire Dawa. Enfin, de 1903 à 1906, une longue négociation entre puissances européennes débouche sur l'accord tripartite franco-anglo-italien du 13 décembre 1906 qui donne une base internationale aux zones d'influence européennes en Ethiopie et consacre la semi-indépendance de ce pays. La réalisation du chemin de fer est une construction complexe, qui fait intervenir de nombreux éléments, comme l'écrit Jacques Thobie :

Ce chemin de fer est un «bel exemple (...) d'une entreprise où les paramètres économiques, financiers et politiques sont intimement imbriqués. (...) Il faut attendre l'accord anglo-franco-italien de 1906, qui partage l'Ethiopie en trois zones réservées, pour que la construction de la voie ferrée puisse être assurée jusqu'à la capitale, Addis Abeba» ⁸⁶.

L'aventure ferroviaire privée (1894-1901)

Un des motifs invoqués pour justifier l'installation française à Obock, est l'accès aux richesses de l'Abyssinie et le contrôle des routes commerciales y menant. En 1887 déjà, la mission Labosse était chargée d'«étudier l'importance commerciale de Harar et du Shoa» et de «trouver une route facile de ces

⁸⁴ Chronologiquement, les principales études sur la réalisation du chemin de fer sont :

Christopher (John Barret), *Ethiopia, the Powers and the Jibuti railway - 1899-1906*, PhD thesis in History, Harvard University, 1942;

Shiferaw Bekele, *The Railway, trade and politics : a historical survey (1896-1935)*, MA Thesis in History, dir. David Chapple, Addis Ababa University, 1982; «The Ethiopian railway and British finance capital, 1896-1902», *Africa*, Roma, 1991, vol. 46(3), p. 351-374;

Van Gelder de Pineda (Rosanna), *Le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba*, Harmattan, Paris, 1995;

et sur l'accord de 1906, Marcus (Harold G.), «A Preliminary History of Tripartite Treaty of December 13, 1906», *Journal of Ethiopian Studies*, vol. II, n° 2, 7/1964, p. 21-40.

⁸⁵ Bahru Zewde, [1991], pp. 84 et 111 [Vu dans le contexte africain, les Ethiopiens ont gagné la reconnaissance de leur indépendance par les armes. Ils ont endigué la marée de l'impérialisme. Le futur de l'Ethiopie devint différent de celui du reste de l'Afrique (...) Finalement, la balance n'est peut-être pas en faveur de l'Ethiopie], p. 84. [La signature de l'accord tripartite [en 1906] (...) est aussi le premier défi posé au statut indépendant de l'Ethiopie], p. 111.

⁸⁶ Thobie (Jacques), [1982], p. 178.

derniers pays à une pointe de la côte appartenant à la France»⁸⁷. Le rapport de 1889 d'Armand Savouré⁸⁸, mentionné au chapitre 1-2, p. 88, montrait que la route du Nord (depuis Tadjoura) était déjà abandonnée au profit de l'itinéraire méridional Djibouti-Harar. A la même époque, la construction d'une ligne de chemin de fer jusqu'à l'intérieur de la Corne était également envisagée⁸⁹.

Nous avons aussi vu au premier chapitre que la question de la route d'accès à Harar a été au cœur des négociations franco-anglaises qui ont abouti à la fixation du point frontalier côtier méridional de la possession française en 1888.

C'est dans ce contexte que le 9 mars 1894, Alfred Ilg⁹⁰, un Suisse alors très proche de la France, obtient de Menelik, une concession pour «*la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de Djibouti à Harrar, de Harrar à Entotto, et d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc*» (art. 1^{er}), c'est-à-dire qui traverse l'Ethiopie d'est en ouest⁹¹. La période n'est pas anodine, les relations italo-éthiopiennes s'enfoncent dans le conflit symbolisé par le traité de Wëchale⁹², qui se résoudra par la défaite italienne à Adwa le 1^{er} mars 1896. C'est seulement à la suite de cette victoire éthiopienne que les autorités françaises autorisent la construction de la ligne sur leur territoire, le 27 avril 1896⁹³.

L'article 11 du traité de concession prévoit :

«*Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie concède à la compagnie les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, sur tout le parcours de la ligne avec les forêts, les mines, et les eaux qu'ils contiennent, lesquels terrains seront mesurés et délimités; la zone prise ainsi sur les terrains sera de 1 000 mètres.*»

Contrairement à un droit de propriété habituel, qui se limite à la possession et à l'usage du sol, cette concession comprend le sous-sol et les eaux, et s'approche donc plus d'une souveraineté que d'une propriété⁹⁴. Le texte prévoit ainsi une zone de semi-souveraineté d'un kilomètre de large sur plus de trois cents kilomètres de long pour la première partie (Djibouti-Dire Dawa) et plus de mille kilomètres pour la ligne théorique totale. Cette concession, quasi coloniale, sera la base juridique de la création et de

⁸⁷ Rapport dans ANOM, Affaires politiques 137/2, lettre du chargé d'affaire au Caire au ministère des Affaires étrangères, 3/9/1887. La mission Labosse est aussi intervenue dans la négociation pour la fixation de la limite côtière franco-britannique de 1888, voir chapitre 1-2.

⁸⁸ ANOM, Affaires politiques 140, «Correspondance générale 1889», «Rapport sur les communications et demandes de S. M. Ménéllick», d'Armand Savouré au président Carnot, 12/1889.

⁸⁹ Dès 1876, Menelik avait demandé aux puissances européennes des locomotives et des armes. En 1883, Brémont avait élaboré un projet de chemin de fer jusqu'à l'Awash, puis une navigation sur le fleuve. Voir Van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995].

⁹⁰ Il existe des biographies d'Alfred Ilg (1854-1916), en allemand :

Keller (Conrad), *Alfred Ilg. Sein Leben und sein Wirken als schweizerischer Kulturbote in Abessinien*, Verlag von Huber, Frauenfeld und Leipzig, 1918

Loepfe (Willi), *Alfred Ilg und die äthiopische Eisenbahn*, Atlantis-Verl., Zürich, 1974, 228 p., dont un bref compte-rendu par Donna Maier-Weaver a été publié dans *The Journal of African History*, vol. 18, n° 3, 1977, pp. 477-478 (disponible sur JSTOR).

Les archives laissées par Alfred Ilg se trouvent à Zurich.

⁹¹ Nous sommes dans la période de réalisation des chemins de fer transcontinentaux. Le Transcontinental nord américain est achevé en 1869 et le Transsibérien est construit entre 1891 et 1906.

⁹² Voir chapitre 1^{er}.

⁹³ Shiferaw Bekele [1982], p. 33 «*[France] was reluctant to grant the permission due to Menelik's imbroglio with the Italians; but as soon as Adwa furnished the dénouement the French responded with alacrity.*» [(La France) hésitait à accorder l'autorisation à cause de la tension entre Menelik et les Italiens; mais dès qu'Adwa amène à un dénouement, les Français réagissent rapidement.]

⁹⁴ Van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995] évoque un «apanage» révocable (p. 108-109) qui n'apparaît pas dans l'acte.

l'administration de Dire Dawa par la compagnie du chemin de fer à partir de 1902. Il s'agit cependant alors d'une concession à une société privée et non à une structure d'Etat.

L'article 3 accorde un monopole en prévoyant «*qu'aucune autre compagnie de chemin de fer ne sera autorisée à construire de lignes concurrentes*». Cependant Shiferaw Bekele note que le texte amharique, celui qui fut signé par Menelik, ne parle que de «lignes proches» (**አጠገብ**), ce que relèveront aussi les diplomates anglais de l'époque, et donc que «*when Menelik affixed his seal to the concession, he was not at all aware that he was signing a monopoly privilege*»⁹⁵. Quoi qu'il en soit, aucune ligne concurrente ou proche ne sera jamais construite, même si la menace en fut périodiquement brandie.

La concession est valable pour une durée de 99 ans après l'achèvement des travaux qui devaient commencer dans les deux ans. Or, même après l'autorisation du ministère des Colonies en 1896, les concessionnaires peinent à trouver des financements. Selon Shiferaw Bekele, le profil de la ligne envisagée était atypique, la majorité des chemins de fer africains étant des lignes minières, et donc les détenteurs de capitaux sont hésitants. Le gouvernement français n'est alors pas du tout impliqué dans le projet.

En 1896, est créée la Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens au capital de 2 millions de francs, réparti en 4000 actions⁹⁶. Son président et principal actionnaire est l'entrepreneur en travaux publics chargé de l'exécution de la ligne : Duparchy⁹⁷. Le 5 novembre 1896, Menelik lève une hypothèque sur la construction en autorisant la compagnie ferroviaire à ne pas faire monter la ligne jusqu'à Harar⁹⁸, ce qui était techniquement problématique et financièrement impossible. La voie restera donc dans la plaine.

Cependant le manque de capitaux retarde toujours le début des travaux⁹⁹. En 1897, les frères Ochs, des Britanniques qui ont l'expérience du chemin de fer de l'Ouganda et qui sont engagés en Egypte, fournissent les fonds qui permettent des augmentations successives du capital social de l'entreprise, lequel passe de 2 à 8 millions de francs les 29 avril et 11 juin 1897¹⁰⁰. Même si l'argent n'est en fait que partiellement versé, cela donne l'impulsion qui permet de commencer la réalisation. En septembre 1899, une nouvelle augmentation porte le capital à 18 millions de francs, mais elle n'est encore versée qu'au quart¹⁰¹.

⁹⁵ Shiferaw Bekele [1982], p. 21 [quand Menelik signe la convention, il n'est pas conscient d'accorder un monopole]. La version amharique utilisée de la convention se trouve dans Selassie Wolde Meskel, *Zekre Neger*, Addis Abeba 1962 EC, 2^e ed., p. 440-443 (référence dans Shiferaw Bekele, [1982]).

⁹⁶ Selon van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995], les actionnaires initiaux sont Duparchy, Lacarrière, Denisane, Chefneux, Ilg, Teillard et Dubord, et le premier est majoritaire (source MAE, NS, Ethiopie, vol. 34, rapport Lyon).

⁹⁷ Il possède 3400 actions (ANOM, Travaux publics 697/1, «Note sur la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens», 10/1/1907). Il sera remplacé par Chefneux à la suite de l'augmentation de capital de juillet 1897. Duparchy est aussi, associé à Vigouroux, titulaire de la concession de la distribution d'eau à Djibouti de 1899 à 1901.

⁹⁸ Une traduction de cette lettre se trouve dans ANOM, Somalis 7/99.

⁹⁹ Van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995], évoque une première construction d'un «chemin à bœufs» de 18 km en 1894 (p. 112-113).

¹⁰⁰ Sur ces 6 millions, 4 sont remis en actions entièrement libérées à Ilg et Chefneux en rémunération de leur apport (ANOM, note du 10/1/1907 citée).

¹⁰¹ Les quarts suivants sont appelés les 10/1/1901, 31/1/1904 et 15/4/1905 (ANOM, Travaux publics 697, note citée du 10/1/1907).

John Christopher résume ainsi les débuts de la compagnie :

«When French plans for a trans-African empire evaporated after Fachoda, French interests in Ethiopia remained alive, centering on the railway being constructed from Jibuti, on the French Somali coast, to Addis Ababa, the Ethiopian capital. (...)

*Beset by innumerable difficulties, the company made little progress before 1899. Its promoters were inept and unreliable, its capital was inadequate, the contractors were mercenary, the terrain was difficult and the natives hostile, French investors were apathetic, the British and the Italians were antagonistic, and the financial assistance promised by Menelik was almost valueless. The neglected stepchild of the French bureaucracy - the railway was a private undertaking, not an official one -, the Compagnie Impériale secured support financially from a British syndicate involved in the development of Egypt and Sudan.»*¹⁰²

Si pour John Christopher il n'est pas certain que l'action des capitaux britanniques relève d'une stratégie planifiée¹⁰³, Shiferaw Bekele montre la cohérence de leur action dans les années 1897-1901¹⁰⁴, voire jusqu'en 1906. Il sont parfois soutenus par le Foreign Office qui a cependant des objectifs différents.

Selon Rosanna van Gelder la manœuvre habituelle des frères Ochs serait de

*«prendre en bloc les obligations des nouvelles sociétés concessionnaires exploitantes (libérées d'un quart si besoin en est), attendre avant de les convertir en actions, gonflant ainsi l'investissement initial, et, lorsque l'Etat garanti le chemin de fer, les revendre sur le marché à un profit élevé.»*¹⁰⁵

Durant la période 1897-1902, les capitaux réellement mis à la disposition de la compagnie sont justes suffisants pour éviter le dépôt de bilan. Les délais de libération des capitaux engagés maintiennent toujours la compagnie en état de dépendance, et permettent, petit à petit, aux prêteurs de progresser dans le contrôle de la société. En effet, plutôt que de lever entièrement son capital souscrit, la Compagnie impériale émet 56 700 obligations à 250 francs. En juillet 1900, elle emprunte 3,6 millions à une autre société liée aux Ochs, la «New African Compagny» alors que ses actionnaires et obligataires lui doivent encore 6 millions. Elle obtient également 2,3 millions de francs, pris sur le montant des «dommages de guerre» que l'Ethiopie a reçu de l'Italie après Adwa.

¹⁰² Christopher (John Barret), [1942], p. 1, abstract. [Quand les projets français d'Empire transafricain s'évaporent après Fachoda, les intérêts français en Ethiopie demeurent, centrés sur le chemin de fer qui doit être construit de Djibouti, sur la côte française, à Addis Abeba, la capitale éthiopienne. (...) Alourdie par d'innombrables difficultés, la compagnie progresse peu jusqu'en 1899. Ses promoteurs étaient incapables et peu fiables, les sous traitants étaient des mercenaires, le terrain était difficile et les indigènes hostiles, les investisseurs français étaient apathiques, les Anglais et Italiens concurrents, et l'assistance financière promise par Menelik sans valeur. Fille négligée de la bureaucratie française - le chemin de fer était privé, pas officiel - la Compagnie impériale est soutenue financièrement par un groupe britannique engagé en Egypte et au Soudan].

¹⁰³ Christopher (John Barret), [1942], p. 37 : «One may now advance the tentative conclusion that by 1899 England's role in the railway was already political as well as commercial, and that British investment, though private in character, had semi-official backing.» [On peut envisager de conclure qu'en 1899 le rôle de l'Angleterre dans le chemin de fer était déjà politique autant que commercial, et que les investissements britanniques, bien que de caractère privé, avaient un arrière-plan semi-officiel].

¹⁰⁴ Shiferaw Bekele, [1982], abstract : «An attempt will be made in this paper to demonstrate that it was British finance capital which deliberately manoeuvred the company into its financial difficulties in order to bring it under its open control.» [Cette étude va essayer de montrer que c'était le capital financier britannique qui poussait volontairement la compagnie dans des difficultés financières afin d'en prendre le contrôle].

¹⁰⁵ van Gelder de Pineda (Rosana), [1995], p. 183.

Mais elle ne peut rembourser ses emprunts, et une partie des obligations est transformée en actions, lors d'une importante opération financière en 1899 ¹⁰⁶. La direction de la Compagnie impériale, où se trouvent aussi des représentants des intérêts britanniques, participerait volontairement à ces opérations :

«There is nothing to show that the company sincerely tried to secure additional subscribers in France; apparently, it ignored this alternative and was ready to play the British game.» ¹⁰⁷

Cet argent permet néanmoins de commencer les travaux, en octobre ou novembre 1897, mais le chantier progresse assez lentement ¹⁰⁸. En octobre 1899, seuls 44 kilomètres de rails sont posés ¹⁰⁹. C'est seulement au printemps 1900 que le viaduc de Holhol est achevé, et en mai 1901 il n'y a encore que 160 kilomètres de réalisés. Le premier tronçon, entre Djibouti et Dewele – 108 kilomètres – est ouvert au trafic le 14 juillet 1900 ¹¹⁰. La compagnie met alors en place des collaborations avec d'autres modes de transport (maritimes et terrestres) et *«se charge du transport des marchandises entre Aden, Djibouti, Zeilah, Gueldeissa et le Harar»* ¹¹¹.

Les difficultés rencontrées par la compagnie sont de plusieurs ordres : le manque d'argent disponible, une sous-estimation des coûts et des difficultés du terrain ¹¹², et enfin l'hostilité des nomades et les problèmes de sécurité qu'elle entraîne. Les premiers relèvent de la capacité des gestionnaires de la société, voire d'un projet délibéré pour affaiblir la compagnie.

En ce qui concerne les questions de sécurité, elles dépassent le chemin de fer. La sécurité des caravanes est un enjeu financier pour les nomades qui contrôlent les territoires traversés par les routes commerciales qui relient la côte à l'intérieur de la Corne. La capacité de garantir la sécurité du commerce est une source importante de revenus, et donc de pouvoir interne à ces populations. Or le chemin de fer représente une menace potentielle pour ces flux, qui diminueront fortement de fait après sa mise en service. De la protection des caravanes, entreprise privée, il faut passer à celle des travaux d'abord, puis de la voie, par la puissance publique. L'article 12 de la convention de 1894 prévoit en effet :

«Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie fera garder contre toute atteinte le chemin de fer et les aménagements de la voie; à cet effet les soldats préposés à cette garde ainsi que leurs approvisionnements seront transportés gratuitement».

En réalité le contrôle exercé par le gouvernement éthiopien sur ces territoires et les populations somaliennes qui y habitent est très faible. En 1904 encore, Lagarde, alors ministre de France à Addis Abeba, écrit :

¹⁰⁶ La compagnie rachète alors 33 333 obligations à 300 F pièce alors qu'elles étaient cotées à 265 F et qu'elle les avait placées à 250 F. Elle enregistre donc une perte de 1 665 650 F, pour le seul bénéfice des prêteurs, ce qui ne peut qu'aggraver ses difficultés (cette opération est dénoncée aussi dans la note citée du 10/1/1907).

¹⁰⁷ Christopher (John, Barret), [1942], p. 61. [Rien ne montre que la compagnie a tenté de trouver des souscripteurs en France; apparemment elle ignore cette possibilité et est prête à jouer le jeu anglais.]

¹⁰⁸ ANOM, Contrôle 804, Inspecteur Adam au ministère des Colonies, 9/1/1899 : *«Les premiers travaux du chemin de fer ont été commencés dès le mois de novembre 1897, mais ce n'est qu'à partir de janvier 1898 qu'ils ont été poussés avec une certaine activité»*. En janvier 1899, 24,5 km de rails sont posés, mais il reste à installer le ballast.

¹⁰⁹ ANOM, série géographique, Somalis 6/86, télégramme du gouverneur au ministère, 31/10/1899

¹¹⁰ ANOM, série géographique, Somalis 7/101. L'inauguration officielle par le gouverneur de la CFS a lieu le 23/7/1900.

¹¹¹ ANOM, série géographique, Somalis 7/101, brochure de la Compagnie impériale, sans date (ca été 1900)

¹¹² Par exemple, lors du début des travaux, la distance Djibouti-Dire Dawa est estimée à 225 km, alors qu'il y en a finalement 310.

«Je dois ajouter, cependant, que le Négus n'exerce aucune action continue et sérieuse sur ces tribus nomades en dehors d'une zone restreinte longeant les montagnes du Harrar ou l'Aouache»¹¹³.

Le chemin de fer est aussi pour l'Éthiopie l'occasion d'affirmer sa possession de territoires sur lesquels elle n'exerce alors que la souveraineté théorique affirmée dans la «lettre circulaire» de 1891. En fait, si les autorités éthiopiennes abandonnent des attributs de souveraineté au profit d'un agent privé, elles les échangent contre la reconnaissance de leurs droits de puissance publique, celle d'un Etat au sens européen, sur une zone très mal connue et au statut encore flou. C'est également en 1894 qu'est publiée la carte Chaurand qui réalise la première synthèse des connaissances sur ce terrain, malgré ses lacunes et ses erreurs que l'on découvrira plus tard. Le mouvement de révolte (ou de résistance) sous la direction du «Mad Mullah» à partir de 1899¹¹⁴ fait aussi sentir ses effets dans les régions somaliennes théoriquement soumises à l'Éthiopie¹¹⁵ et dans les zones proches du chemin de fer. La souveraineté éthiopienne sur cet espace, contestée de l'intérieur et de l'extérieur, a donc bien besoin de soutien.

La première centaine de kilomètres du tracé se trouve en territoire français¹¹⁶, mais les autorités coloniales ne connaissent pas mieux leur territoire et n'en ont également qu'un faible contrôle. Il est certain que pour les populations qui vivaient en partie du transit caravanier, le chemin de fer représente une perte qu'il faut compenser. Pour défendre leurs revenus, les Issas n'hésitent pas à attaquer le chantier ferroviaire en 1899. En février, neuf ouvriers Européens (dont six Italiens) sont tués lors d'attaques ; en mars, *«les Somalis, en révolte au sujet du chemin de fer, ont assassiné et pillé au commencement du mois dernier le courrier de la légation»¹¹⁷.*

Un rapport d'inspection de septembre 1900 décrit le cadre physique et humain :

«A travers ces immenses espaces désolés aucune agglomération humaine, en dehors des postes de la Compagnie, ne vient frapper le regard. De distance en distance, on aperçoit des troupeaux de moutons broutant les touffes épineuses de quelques maigres mimosas, tandis que sur une roche élevée se détache la silhouette d'un Somalis armé de sa lance, sentinelle avancée d'une tribu qu'on ne distingue pas. (...)

La population native qui erre perpétuellement dans le désert somali, ne s'arrêtant jamais que le temps nécessaire pour permettre aux troupeaux de brouter l'herbe rare et pour se désaltérer aux puits creusés dans le sable des ravins, est une des plus primitives qu'il m'ait été donné de rencontrer. (...)

La construction de la ligne d'un chemin de fer destiné à relier Djibouti à Harrar, n'avait pas été sans jeter un certain trouble dans les tribus Issas.»¹¹⁸

Pour tenter d'assurer la sécurité du chantier et de la ligne, ce qui suppose une entente avec les nomades dont les territoires sont traversés par le chemin de fer, la Compagnie impériale *«entretenait dans le pays*

¹¹³ ANOM, Affaires politiques 124/2, lettre de Lagarde à Delcassé du 29/12/1904.

¹¹⁴ Rondot (Pierre), [1970].

¹¹⁵ Par exemple, la création de Jijiga, dans l'Ogaden, date de 1891, mais les Somalis environnants ne sont soumis que vers 1898. Entre 1899 et 1900, les troupes du Mad Mullah tentent encore de prendre la ville et sont repoussées (Tibebe Eshete, «The early history of Jijiga, 1891-1920», in *Proceedings of the 4th seminar of the Department of History*, Addis Ababa University, 1989, p. 153-168).

¹¹⁶ La frontière entre l'Éthiopie et la CFS est théoriquement définie en 1897. Dès 1900, la frontière sur la voie de chemin de fer est fixée entre 'Ali Sabieh (kilomètre 88) et Dewele (kilomètre 103). Elle sera finalement confirmée à Guélibé (Gelile pour les Éthiopiens) par la délimitation qui s'achève en 1954 (voir chapitre 4-2).

¹¹⁷ ANOM, Affaires politiques 132/2, télégramme de Lagarde aux Affaires étrangères du 29/3/1899, transmis aux Colonies le 26/4/1899.

¹¹⁸ ANOM, Contrôle 804, «Sécurité des travaux du chemin de fer», rapport de l'inspecteur Maurice Meray, 28/9/1900 (aussi dans Somalis 7/101).

Somali (...) une sorte d'agent secret, M. Carette, qu'elle chargeait d'un véritable service de renseignements»¹¹⁹ et qui parlait les langues locales. Mais l'administration s'implique également dans la sécurité, et organise des négociations en 1899 entre «les deux peuples ennemis qui se partagent la colonie : les issas au sud et les danakils au nord» :

*«Autrefois on ne se mêlait pas des luttes des indigènes entre eux, mais aujourd'hui les circonstances ne sont plus les mêmes et il nous faut prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger toute la population européenne répandue dans l'intérieur et qui serait certainement prise de panique si les indigènes, poussés par leurs instincts sanguinaires, arrivaient à se battre dans la zone des travaux du chemin de fer. (...) Pour maintenir cet état d'esprit, (...) j'ai fait construire un poste au kilomètre 90, à la frontière abyssine».*¹²⁰

Selon un rapport d'inspection de 1900, à «ce point, (...) jusqu'à la fin de 1898 était entretenu un poste abyssin». Le poste français, créé en 1899, est tenu par d'«anciens soudanais de la Mission Marchand»¹²¹. La question de la sécurité est une source de conflit entre la Compagnie impériale et l'administration¹²². La compagnie s'est dotée d'un service de sécurité privé, mais demande également le soutien des troupes de la colonie. Les sources permettent de mettre en évidence une évolution d'une organisation privée de la protection assurée par la compagnie¹²³ à une sécurité publique gérée par les autorités souveraines, françaises ou éthiopiennes. Le basculement s'opère entre la fin de 1899 et le début de 1900. En octobre 1899, le gouverneur informe le ministère :

*«[La] sécurité [est] complète dans [la] Colonie mais [que] chacun prévoit [des] difficultés sérieuses au delà [de la] frontière par suite [des] agissements [de] Carette [le] secrétaire [de] Chefneux»*¹²⁴.

En février 1900, le gouverneur rend compte d'une nouvelle attaque du chantier par les Issas. Il en profite pour éclaircir les relations entre le personnel de la Compagnie impériale et les populations locales :

*«Ce malheureux fait est la conséquence des procédés alors couramment en usage parmi les employés des chemins de fer. Ces procédés peuvent se résumer en cinq mots : refus de paiement, ligotement des indigènes, bastonnades, viols de femmes, au besoin assassinat.»*¹²⁵

A la suite de ces attaques, des razzias sont organisées sur les troupeaux aux alentours du chantier¹²⁶, par les employés de sécurité du chantier semble-t-il¹²⁷. En mars 1900, le gouverneur Martineau en rend compte au ministère, et précise : «j'ai jugé que ces razzias étaient odieuses et j'en ai fait opérer la restitution aux indigènes». Il met de nouveau en cause le comportement des ouvriers, «qui ont

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ ANOM, Affaires politiques, 132/13, lettre du gouverneur (Martineau) au ministère des Colonies, 1/8/1899

¹²¹ ANOM, Contrôle 804, rapport de l'inspecteur Meray, 28/9/1900, cité.

¹²² Selon le rapport d'inspection du 28/9/1900, cité, les objectifs de la Compagnie (mis en œuvre par Pierre Carette pour Chefneux) et de l'entreprise chargée de la construction (Duparchy et Vigouroux) sont également différents.

¹²³ En janvier 1898, Lagarde écrit au MAE : «L'empereur [Menelik] (...) préférerait que les gens du chemin de fer soient prudents et traitent avec les Somalis, comme du reste il le fait souvent lui-même. (...) Je ne parle pas de nous lancer nous-même dans la "défense" du chemin de fer» (ANOM Somalis 5/52, lettre du 20/1/1898).

¹²⁴ ANOM, série géographique, Somalis 6/86, télégramme du gouverneur au ministère, 31/10/1899.

¹²⁵ ANOM, série géographique, Somalis 6/85, lettre du gouverneur (Martineau) au ministère, 21/2/1900.

¹²⁶ Selon Martineau, 1231 mouton ou chèvres, 66 chameaux et 5 ânes ont été pris aux nomades. La vente d'une partie de ces animaux a rapporté 4287 francs, qui sont remis en juin 1900 aux autorités italiennes pour indemniser les familles des victimes (ANOM, série géographique, Somalis 7/101).

¹²⁷ En mars 1900, les autorités britanniques se plaignent des agissements d'un employé russe de l'entreprise de construction de Duparchy et Vigouroux, nommé Ermter, qui aurait «razzié des troupeaux et tués sept indigènes» au Somaliland.

odieusement massacré des indigènes (assassinat d'une jeune fille issa et de sept chameliers indigènes)»¹²⁸. L'inspecteur Meray explique ces débordements par les conditions du recrutement du personnel européen chargé des travaux :

*«Nos compatriotes, peu habitués à travailler dans un manque absolu de confort et sous un soleil de feu, cédèrent insensiblement la place à un ramassis turbulent d'Italiens, de Grecs, de Maltais et d'Arabes qui, dans leurs rares relations avec les indigènes, firent preuve d'une absence absolue de scrupules»*¹²⁹.

Selon Angoulvant, le non-respect des indigènes est aussi le fait des responsables de l'«Entreprise générale de construction», qui ont des pratiques discutables avec les ouvriers indigènes. En mai 1900, suite à des plaintes d'ouvriers *«Issas et Habéraouals»*, il signale que l'entreprise

*«avait omis de compter exactement le nombre des journées dues, et que d'autre part, en se basant sur des contrats trop compliqués, et grâce à des chômages savamment combinés, ils avaient réussi, en apparence, à transformer l'ouvrier créancier de son patron pour son salaire en un débiteur pour frais de nourriture»*¹³⁰.

En conséquence, c'est la colonie qui s'occupe ensuite d'assurer la sécurité militaire de la ligne sur son territoire, et même au-delà. Les troupes françaises sont, semble-t-il, présentes tout au long du tracé pour protéger la voie des attaques issas au début de l'année 1900, mais Menelik refuse que la sécurité de la ligne soit assurée par des troupes françaises en territoire éthiopien¹³¹. Lagarde, alors représentant français en Ethiopie, nomme Faivre *«ancien membre de l'expédition Clochette et, en même temps, chargé des Affaires indigènes du chemin de fer»*¹³², alors mis à disposition de l'entreprise qui assure les travaux, comme *«correspondant-délégué de la Légation»*. Lagarde *«autorise la constitution de gardes armés qu'à l'occasion (...) je ferai considérer comme annexe de mon escorte»* et *«à juger selon l'équité les différents ou affaires indigènes sur les chantiers»*. Par contre les litiges concernant des Européens devront être jugés à Djibouti¹³³. Le gouverneur par intérim, Angoulvant, se plaint de cette décision en mai. Il estime que Faivre, malgré ses capacités physiques, n'est qu'un *«agent subalterne»* qui ne peut assumer cette tâche, et demande soit la nomination d'un consul, soit à être lui-même en charge de la sécurité puisque la colonie gère déjà la poste de Harar¹³⁴. En juin, le gouverneur Martineau *«signale l'intérêt qu'il y aurait (...) à ce que l'administration locale ait la direction de la police de chemin de fer (...) [et] intérêt pour la sécurité des Européens à ce que le pays issa fut placé sous la surveillance du Gouverneur de Djibouti»*¹³⁵.

¹²⁸ ANOM, série géographique, Somalis 7/101, lettre du 5/3/1900. Les sept morts sont probablement ceux signalés par les Britanniques (voir *supra*).

¹²⁹ ANOM, Contrôle 804, rapport du 28/9/1900, cité.

¹³⁰ ANOM, série géographique, Somalis 7/101, lettre du 20/5/1900.

¹³¹ ANOM, série géographique, Somalis 7/101, lettre du MAE au ministère des Colonies, 26/3/1900.

¹³² Van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995], p. 296.

Faivre, avec le suisse Potter, a tenté de rejoindre la mission Marchand par l'est. Arrivés au Sobat le 22 juin 1898 et ne trouvant personne, ils s'en retournent, alors que Marchand y passe le 9 juillet (Michel (Marc), [1972]). Après avoir accompagné Marchand lors de son retour en France (ANOM, Affaires politiques, 132/10), Faivre intègre l'administration de la CFS. En août 1904, il est nommé chef du poste d'Ali Sabieh (il serait alors le plus ancien fonctionnaire de la colonie), commissaire de police à Djibouti en juillet 1906, puis *«chef des postes de l'intérieur»* en octobre 1907. Il conserve des liens avec le CFE, pour lequel il effectue une mission en Ethiopie d'avril à juin 1908. Il part en Abyssinie en juillet 1909 pour un congé sans solde de trois mois, puis disparaît des archives de la CFS.

¹³³ ANOM, série géographique, Somalis 7/101, lettre de Lagarde à Faivre, 10/4/1900. Il rend compte de cette nomination dans un courrier au MAE du même jour.

¹³⁴ ANOM, série géographique, Somalis 7/101, lettre au ministère des Colonies, 20/5/1900.

¹³⁵ ANOM, série géographique, Somalis 7/101, note du cabinet du ministre des Colonies, 6/7/1900.

Mais ces demandes de l'administration coloniale locale restent sans suite. En septembre 1900, en plus du «cadre indigène de la police», chargé «d'assurer la police de la ville même de Djibouti»¹³⁶, est créée la «milice indigène rurale» dont les 71 membres répartis en sept postes sont chargés d'assurer la sécurité de la ligne en territoire français et «aussi loin qu'il lui sera possible dans la direction du kilomètre 108»¹³⁷.

En 1904, Pierre Pascal, nouveau gouverneur, inspecte la ligne :

«Le train s'arrêta à tous les postes installés sur la ligne pour protéger les équipes d'ouvriers. A chaque station j'interrogeai les sergents ou caporaux, chefs de petits détachements d'ascaris à la solde de la Colonie (...). Ce court voyage me permit de constater que nos postes étaient constitués par des baraquements sans importance et même par de misérables paillotes dans lesquelles il serait impossible de trouver un abri en cas d'attaque de la part des indigènes. (...)

*Quand au poste frontière d'Ali Sabieh, il a l'aspect d'une véritable forteresse. Solidement bâti au sommet d'une colline d'environ 100 mètres de hauteur, il est à même de résister à n'importe quelle attaque. Il est commandé par M. Faivre, le fonctionnaire le plus ancien de la colonie»*¹³⁸.

Le contrôle du territoire qui longe la ligne n'est pas encore achevé, mais c'est bien la puissance publique qui assure la sécurité, et il n'est pas question de la situation en Ethiopie. Nous n'avons pas de traces à ce moment des problèmes de sécurité sur la ligne¹³⁹.

La réalisation de la frontière (1901-1902)

En 1901, les investisseurs anglais contrôlent un tiers du capital de la compagnie. Les travaux approchent lentement du terminus de la première section, transféré d'Harar à Dire Dawa. L'action des milieux coloniaux se développe en faveur du maintien du caractère français de la ligne. Le rôle du Comité de l'Afrique française, et de Charles Michel(-Cote) en particulier, a été étudié par Shiferaw Bekele [1982]. Mais l'administration coloniale joue également un rôle important. Ainsi, un rapport de l'inspection des colonies de septembre 1900 propose :

«L'œuvre de la Compagnie Concessionnaire des Chemins de Fer Ethiopiens est à favoriser de toute notre influence, d'abord parce qu'au moins à son origine elle a été exclusivement française; ensuite parce qu'elle assure la prospérité de Djibouti. (...)

Cette influence devra, à mon avis, se manifester de deux façons : en premier lieu, par une protection complète et efficace de la ligne jusqu'à la frontière; en second lieu par une action diplomatique se traduisant au-delà du Kil. 90 par la présence en un point de la ligne à déterminer d'un consul placé sous les ordres du Ministre de France à Addis Abeba qui (...) aura à exercer, en cette partie du territoire éthiopien, la tutelle des intérêts français et à juger (...) des différends survenus entre européens et indigènes.

*A aucun point de vue, en effet, on ne saurait admettre que l'autorité du gouverneur de Djibouti se manifestent au-delà de la frontière»*¹⁴⁰.

¹³⁶ ANOM, série géographique, Somalis 7/101, lettre du gouverneur pi au ministère des Colonies, 30/9/1900.

¹³⁷ Arrêté du 27/9/1900. Les postes sont aux kilomètres 19, 37, 52 (Holhol), 56, 70, 75 et 90 ('Ali Sabieh). Le dernier poste de police se trouve au kilomètre 7.

¹³⁸ ANOM, Affaires politiques 124/2, lettre du gouverneur (Pascal) au ministère des Colonies, 17/10/1904.

¹³⁹ Selon Prijac (Luc) [2001], p. 508, en 1902 «la sécurité de la ligne est assurée par la police française en CFS et par la garde de la Légation de France en territoire éthiopien».

¹⁴⁰ ANOM, Contrôle 804, rapport de l'inspecteur Meray, 28/9/1900, cité.

Nous trouvons bien le soutien au chemin de fer, mais aussi une notion très claire des limites de l'administration coloniale, conforme au droit, et donc normale pour un inspecteur. C'est aussi le premier texte qui fait allusion à un traitement judiciaire particulier pour les litiges entre européens et nationaux en Ethiopie, sur le modèle des capitulations dans l'empire ottoman, qui sera effectivement mis en œuvre en 1908 (voir chapitre 3-2).

En juillet 1901, le capital anglais présent dans la Compagnie impériale se regroupe dans l'«International Railway Trust and Construction»¹⁴¹, qui annonce un projet de construction d'une ligne de chemin de fer concurrente entre Berbera et Dire Dawa. Cependant, malgré ces menaces et l'inquiétude qu'elles suscitent au sein du gouvernement français¹⁴², les grands milieux financiers français hésitent toujours à s'engager dans l'entreprise, et il faudra que le gouvernement intervienne après une vigoureuse campagne de presse.

Le 6 février 1902, une convention est signée entre Bonhoure, gouverneur de la CFS, au nom du protectorat, et Chefneux, président du Conseil d'administration, au nom de la compagnie, convention approuvée par le Parlement français par la loi du 6 avril 1902. Ce texte change radicalement la portée juridique, et donc le sens politique, des avantages accordés par l'Ethiopie. Elle a trois objectifs : d'abord garantir le caractère français de la ligne, ensuite permettre l'achèvement de la première section jusqu'à Dire Dawa (appelé Addis-Harrar dans le texte) et enfin assurer le contrôle du gouvernement sur la compagnie.

La convention accorde d'abord une concession de 99 ans (et non une simple autorisation) au chemin de fer (art. 1^{er}) et lui laisse un usage gratuit des terrains qu'elle utilise (art. 4) tant qu'elle n'atteindra pas un certain niveau de revenus (art. 11). Ensuite le protectorat lui accorde une subvention de 500 000 francs par an pendant 50 ans à compter du 1^{er} juillet 1902, pour servir de garantie à un emprunt qui financera la centaine de kilomètres restant à construire pour atteindre Dire Dawa (art. 10)¹⁴³. En échange la compagnie accepte la tutelle du Gouvernement (art. 5) :

«La société devra rester constituée sous le régime de la loi française et avoir son siège social à Paris, lequel ne pourra être transporté dans aucune autre ville.

Toutes augmentations du capital social ainsi que toutes émissions d'obligations ou tous emprunts, y compris ceux qui seront gagés par la subvention accordée par la présente convention, ne pourront être décidés ou contractés par la société qu'avec l'approbation du Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances.

La société concessionnaire ne pourra, sans l'autorisation du Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances, engager directement ou indirectement une partie quelconque de son capital dans aucune entreprise autre que la construction et l'exploitation des lignes de chemins de fer qui lui sont actuellement concédées, ainsi que des services accessoires.

Tous les membres du Conseil d'administration seront Français, sauf les dérogations spéciales qui seraient approuvées par les Ministres des Colonies et des Affaires étrangères, et leur nomination sera soumise à l'agrément desdits Ministres.

¹⁴¹ ANOM, Travaux publics 697/1, note du 10/1/1907 citée : «A la fin de l'année 1901, en raison des procédés qui viennent d'être exposés (...), la Compagnie se trouvait dans une pitoyable situation financière et, de plus, était entièrement entre les mains de l'«International Ethiopian Railway Trust», dont MM. Ochs sont les principaux représentants».

¹⁴² DDF 1871-1914, 2^e série, tome 1, lettre de Delcassé aux ministères des Colonies et des Finances, 1/17/1901.

¹⁴³ Cet emprunt de 11,3 millions de francs fut souscrit auprès de deux compagnies d'assurance, après un accord du ministère des Colonies du 28/2/1902 (ANOM, Travaux publics 697/1). Il sera remboursé au moins jusqu'en 1938 par le gouvernement français (ANOM, Affaires politiques, supplément non coté CFE 1, «dossiers sans titre»).

La nomination du directeur ainsi que la désignation des représentants sur place de la société seront soumises à l'agrément des Ministres des Colonies et des Affaires étrangères, qui pourront, pour un motif d'intérêt public, exiger le remplacement de ces agents. Aucune modification des statuts ne pourra être soumise à l'Assemblée générale des actionnaires qu'avec l'agrément préalable des Ministres des Colonies et des Finances. La cession temporaire ou définitive de tout ou partie des lignes concédées à la Compagnie entre Djibouti et le cours de l'Aouach, avec ou sans les charges et avantages qui sont attachés à cette concession, soit par voie de fusion, d'apport, de location, d'affermage, soit par tout autre moyen, ne pourra, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, être effectuée qu'après approbation préalable des Ministres des Colonies et des Affaires étrangères, sur l'avis du Ministre des Finances. Cette interdiction s'appliquera même après la dissolution de la Compagnie».

Le contrôle de la compagnie est garanti par l'article 16 qui précise :

«Si la société concessionnaire ne remplit pas complètement les obligations imposées par les autres articles de la présente convention, elle encourra, à moins de cas de force majeure dûment constaté, la déchéance qui sera prononcée contre elle par décret rendu sur la proposition du Ministre des Colonies et des Affaires étrangères après une mise en demeure notifiée par lesdits Ministres et fixant un délai.

La déchéance de la concession entraînera de plein droit et sans aucune formalité, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, la confiscation de la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours de l'Aouach, y compris tous immeubles, matériel fixe et roulant, mobilier, outillage, approvisionnements, en un mot, tous objets mobiliers et immobiliers qui seront la propriété de la société concessionnaire, ou dont elle aura la jouissance ou l'usage».

Il est également spécifié que les tarifs du chemin de fer ne doivent pas entraver la compétitivité du port de Djibouti (art. 8) et enfin (art. 9) :

«A l'intérieur des limites de la colonie, la société sera, du reste, soumise aux règlements de police arrêtés par le gouverneur. En dehors de la colonie, la Compagnie pourvoira, dans la limite des pouvoirs dont elle est investie, et sous le contrôle de la légation française en Ethiopie, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité et le bon ordre sur les lignes exploitées».

Il est précisé que certaines dispositions «seront applicables sous réserve d'entente entre le Gouvernement français et le Gouvernement éthiopien pour les parties de ligne situées en dehors du territoire français» (art. 18), mais cette restriction semble bien formelle.

Si la Compagnie impériale reste en théorie une entreprise privée indépendante, elle est en fait complètement soumise aux volontés du gouvernement français ¹⁴⁴. En revanche, à la condition qu'elle exécute la convention, les intérêts financiers qui y sont impliqués sont strictement respectés ¹⁴⁵; par ailleurs, si une possibilité de rachat de la société par le protectorat est prévue (art. 15), ce serait à un prix très élevé (le montant moyen des profits annuels jusqu'à la fin théorique de la concession).

Cette convention fixe des limites territoriales (jusqu'à l'Awash) à l'influence française qui vont bien au-delà de celle définies dans l'accord de 1897. Le projet change alors en effet radicalement de nature : d'une entreprise privée, à but économique, on passe à un projet d'Etat. Au vu des concessions de

¹⁴⁴ Un contrôle assez strict est exercé par l'administration coloniale sur l'utilisation des fonds liés à la subvention, afin de vérifier qu'ils ne sont utilisés que pour financer la ligne. Les rapports de ce contrôle jusqu'à fin décembre 1904 se trouvent dans ANOM, Travaux publics 697/1.

¹⁴⁵ Ainsi, sur les fonds d'emprunt, la Compagnie ferroviaire rembourse le 8/8/1902, 3 356 857,83 francs plus 17 646,20 francs d'intérêts à la «New African Compagny».

souveraineté consenties par l’Ethiopie à la compagnie, on comprend ce que dit encore Shiferaw Bekele de la prise de contrôle par un Etat souverain :

*«The convention made it repeatedly and unequivocally clear (articles IX and XV) to Menelik that part of Ethiopia’s territory between Djibouti and the Awash through which the railway would pass would not be his any longer and that he would have no right over the railway line which was vital to him. Above all, placing in the hands of an ambitious foreign power, a powerful tool of domination such as the railway would bring into question the very survival of the country’s independence»*¹⁴⁶.

Le soutien français à l’entreprise ferroviaire implique encore les deux mêmes administrations : les Colonies et les Affaires étrangères, qui n’en ont pas toujours la même vision. Les Finances sont aussi concernées, mais se limitent aux aspects techniques.

La question de savoir quelle est le «département» en charge de la tutelle du chemin de fer, et plus généralement de la politique éthiopienne, est récurrente. Elle l’est d’autant plus que Léonce Lagarde, commissaire puis gouverneur d’Obock, puis de la CFS, de 1884 à 1898, et chargé de représenter la France en Ethiopie à partir de 1892, se trouve longtemps à l’intersection de ces deux ensembles. En effet, gouverneur isolé d’une colonie en construction, entourée de colonies européennes et face à l’Ethiopie où la France n’a pas de représentation diplomatique, il a un rôle mixte. Sa situation bivalente est consacrée dès sa nomination le 7 septembre 1889, en même temps que sa promotion au grade de gouverneur, comme *«chargé du service politique et consulaire à Zeila et à Harrar»*¹⁴⁷. Nous avons vu son rôle alors dans l’accord franco-anglais de 1888. Il entretient de ce fait des relations avec divers «départements», ce que son ministère de tutelle lui reproche d’ailleurs, estimant qu’il n’a pas à défendre les positions de la diplomatie. Ainsi en août 1888 le ministre de la Marine et des Colonies s’étonne auprès de Lagarde, après avoir reçu un mémorandum des Affaires étrangères :

*«En prenant connaissance de cette communication je n’ai pu m’empêcher de constater qu’elle était la reproduction à peu près exacte des observations que vous aviez soumises vous-même à mon appréciation dans un récent entretien. (...) Je n’ai pas besoin de faire ressortir ce qu’il y aurait d’incorrect, de la part d’un fonctionnaire de mon administration à faire appel à un Département étranger pour la solution de questions dont le règlement m’appartient»*¹⁴⁸.

Mais la pratique ne change sans doute pas puisqu’en février 1889 le ministère se plaignait de nouveau :

*«Le 12 février courant, en même temps que vous m’adressiez d’Aden un télégramme relatif à l’incident Atchinof, vous avez expédié directement une dépêche analogue au Ministre des Affaires Etrangères. En bonne règle, toutes vos communications au Gouvernement (...) doivent être envoyées au Ministère de la Marine, à l’exclusion de tout autre département»*¹⁴⁹.

¹⁴⁶ Shiferaw Bekele [1991], p. 356 [La convention montre de façon répétée et univoque (article IX et XV) à Menelik que la partie du territoire éthiopien entre Djibouti et l’Awash traversé par le chemin de fer ne lui appartiendrait plus et qu’il n’aurait aucun droit sur la ligne ferroviaire qui était vitale pour lui. Surtout, placé entre les mains d’une puissance étrangère, un aussi puissant outil de domination que le chemin de fer posait la question de l’indépendance même du pays]. Voir le même argumentaire dans Shiferaw Bekele, [1982], p. 54.

¹⁴⁷ ANOM EE II 1060/7. Il en remplit la fonction depuis juillet 1887.

¹⁴⁸ ANOM, Série géographique, Somalis 6, dossier 78, lettre du 29/8/1888.

¹⁴⁹ ANOM, Affaires politiques 140, «Correspondance générale 1889», lettre du ministère de la Marine au gouverneur (Lagarde), 15/2/1889.

A partir de 1892, Lagarde est officiellement chargé des relations avec l’Ethiopie, dont le centre de gravité s’est rapproché de la Côte des Somalis avec le remplacement en 1889 du tigréen Yohannes par le shoan Menelik, maître du Harar. Sans doute le double rattachement de fait de Lagarde est-il une des raisons qui pousse le ministère des Colonies à tenter de le muter en 1895, comme le précise la notice nécrologique rédigée par la direction du personnel du ministère des Colonies :

«Il est délégué le 25 février 1895 dans les fonctions de Directeur des Affaires politiques et commerciales au ministère des Colonies, et maintenu le 9 mars 1895 sur sa demande au gouvernement d’Obock, où il effectue encore huit séjours.

Nommé ministre plénipotentiaire honoraire en mars 1895, puis secrétaire général du ministère des Colonies et directeur des Affaires d’Afrique, il est délégué dans les fonctions de Directeur général du personnel et de la comptabilité du ministère le 30 avril 1896»¹⁵⁰.

Nous ne savons pas de quels appuis a alors bénéficié Lagarde afin de rester à Djibouti et non à son poste à Paris¹⁵¹. En tout cas, il n’existe pas de représentation permanente européenne en Ethiopie avant 1897. C’était alors Lagarde qui en fait en avait la charge pour la France, en sus de ses fonctions à Djibouti¹⁵². Le 24 novembre 1896, le Conseil des ministres lui confie une mission en Ethiopie à la suite d’une demande de négociation faite par Menelik¹⁵³. Lagarde reçoit ses instructions le 18 décembre, juste avant son départ pour Djibouti et est officiellement nommé ministre plénipotentiaire en Ethiopie le 15 juin 1897¹⁵⁴.

Pour John Christopher, *«this duality of office was designed to unify French policy in East Africa»*¹⁵⁵. De 1882 à 1899, les deux administrations utilisent principalement le même relais local : Lagarde. Il faut noter que ce n’est qu’après la défaite italienne à Adwa que l’Italie, puis la France et la Grande-Bretagne, envoient des représentants officiels et permanents à Addis Abeba. Le 7 mars 1899, Léonce Lagarde est simultanément nommé gouverneur de 1^{re} classe et déchargé de sa fonction coloniale :

M. Mizon *«est chargé de l’administration de la Côte française des Somalis et Dépendances en remplacement de M. Lagarde (...) qui reste exclusivement chargé des fonctions d’envoyé*

¹⁵⁰ ANOM EE II 1060/7, note du 15/12/1936 (jour de son décès). Lagarde rentre en effet en France fin avril 1896, avant d’être envoyé en mission en Ethiopie en décembre 1896.

¹⁵¹ Son dossier contient une lettre de Lagarde au ministre (ANOM, EE II 1060/7, lettre du 27/2/1895) :

«Très surpris par nouvelle inattendue de ma nomination de Directeur et très touché de la confiance témoignée. (...) Je me permets de vous prier de bien vouloir réserver la décision pour me remplacer définitivement ici jusqu’à ce que j’ai pu conférer avec votre Excellence»

Lagarde est en France d’avril à octobre 1895, il est possible qu’il exerce ses nouvelles fonctions au ministère à ce moment. Selon Prijac (Luc) [2001], il est directeur des Affaires d’Afrique au ministère des Colonies de mai 1896 à juin 1897. Mais il n’en remplit pas les fonctions, puisqu’en décembre 1896, il retourne à Djibouti (ANOM, EE II 1060/7).

¹⁵² Ainsi en 1896, demandant à rentrer en France en congé, il propose de laisser la gestion des affaires courantes, mais précise que *«comme d’habitude je conserverai mes relations personnelles directes et confidentielles avec l’Ethiopie»*, ANOM EE II 1060/7, dépêche de Lagarde au ministère, 28/3/1896.

¹⁵³ Prijac (Luc) [2001].

¹⁵⁴ DDF 1871-1914, 1^{re} série, t. 13, note à la lettre du 15/9/1897, et ANOM EE II 1060/7.

Lagarde défendait la nécessité de conserver les deux postes : *«Lagarde soutient que celui qui a la fonction administrative à Djibouti, débouché maritime de l’Ethiopie, représente la France en Ethiopie. Lui, seul sur les hauts plateaux ne peut faire grand chose sans l’avis du gouverneur de Djibouti»*, Prijac (Luc) [2001], p. 481.

¹⁵⁵ Christopher (John Barret), [1942], p. 10. [Cette dualité de tâches était faite pour unifier la politique française en Afrique de l’est]. Prijac (Luc) [2001], propose une explication complémentaire, p. 481, *«Depuis que Lagarde s’occupe des affaires d’Ethiopie, le gouvernement de Djibouti est géré par interim et la colonie en pâtit pour son développement. Mais le coup de grâce fut le rapport de la Cour des Comptes sur la gestion de la CFS. La découverte de caisses noires et du manque d’organisation administrative de la colonie souleva l’indignation des députés qui trouvèrent ici un prétexte pour sanctionner Lagarde»*.

*extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la République française auprès de Sa Majesté l'empereur d'Éthiopie»*¹⁵⁶.

Tout en restant administrativement rattaché aux Colonies¹⁵⁷, il est détaché aux Affaires étrangères à partir du 9 avril 1899. Il représente la France en Éthiopie jusqu'en 1907¹⁵⁸, durant toute la période où se définit le cadre territorial dans lequel s'inscrit finalement le chemin de fer.

La nomination d'Alfred Martineau¹⁵⁹ comme gouverneur de la Côte française des Somalis le 28 mars 1899¹⁶⁰, dissocie l'action diplomatique de l'action coloniale. Cependant, ni Lagarde¹⁶¹ ni Martineau¹⁶² ne croient à la réalisation du chemin de fer. La nomination de Bonhoure à la fin de 1900 renforce le poids du chemin de fer, qui est dorénavant soutenu par l'administration coloniale. Nous avons vu les débats qu'entraîne la nomination, par Lagarde, de Faivre comme représentant sur le chantier du chemin de fer et le territoire proche, jusqu'à Harar. Ce fonctionnaire de la Colonie est soumis aux deux autorités, coloniale et diplomatique. Si Lagarde entend continuer à piloter tous les aspects de la politique éthiopienne de la France¹⁶³, les Colonies considèrent que les Européens de la région relèvent de Djibouti, et quand elles sont obligées de constater que Dire Dawa ne se trouve pas en France, elles continuent à argumenter, comme le gouverneur par intérim en 1903 :

«Pour me confiner dans mon rôle et ne pas paraître usurper les droits que défend si jalousement le département des Affaires étrangères, même lorsqu'il n'en use point, je me suis gardé de toute intervention officielle ou officieuse en territoire éthiopien. (...)

Puisqu'il est interdit au Chef du Protectorat de la Côte française des Somalis de tenter quoi que ce soit en dehors des limites de son territoire (...) il est de toute nécessité que le

¹⁵⁶ ANOM EE II 1060/7, décret du 7/3/1899. Un décret du 9/1/1899 sépare les deux fonctions (Prijac (Luc) [2001]).

¹⁵⁷ Lorsqu'il revient en France en 1907, le ministre des Colonies exprime nettement son souhait de ne pas le voir réintégrer son administration (ANOM EE II 1060/7, lettre du ministre des Colonies au ministre des Affaires étrangères, 1/5/1907) : *«nous avons envisagé l'éventualité de confier à M. Lagarde (...) un poste dans l'administration des Colonies. J'ai l'honneur de vous confirmer que je ne manquerai pas, lorsqu'une occasion favorable se présentera, de donner, d'accord avec vous, suite à ce projet. Toutefois je ne prévois pas que cette occasion puisse, de longtemps, se présenter. En effet, un poste de gouverneur des Colonies est le seul qu'on puisse réserver à M. Lagarde. Or l'effectif actuel des gouverneurs dépasse considérablement les cadres...»*.

¹⁵⁸ Sur la suite de la carrière de Léonce Lagarde, voir Prijac (Luc) [2001].

¹⁵⁹ Albert Alfred Martineau, né le 18/12/1859 à Artins dans le Loir-et-Cher. Ancien député, il intègre l'administration coloniale en mai 1896 en Nouvelle-Calédonie, dont il devient le secrétaire général le 27/5/1898. La CFS est son premier poste de gouverneur. Il sera ensuite en poste à Saint-Pierre et Miquelon, aux Comores, au Gabon, et surtout dans les Etablissements français de l'Inde (1910-1911 et 1913-1918), et exerce des fonctions dans l'administration centrale. Il prend sa retraite en 1921, pour devenir titulaire de la chaire d'histoire coloniale au Collège de France (ANOM, EE II 1126).

¹⁶⁰ Il arrive à Djibouti le 10 avril.

¹⁶¹ ACS, Carte Martini, scatola 13, busta 40, lettre de l'ambassadeur italien (Ciccodicola) au ministère des Affaires étrangères italien, 15/4/1898 : *«Ilg a molta fede nella riuscita [del treno], pero il Lagarde non se ne mostre molto entusiasta.»* [Ilg croit dans la réussite [du chemin de fer], mais Lagarde ne montre pas beaucoup d'enthousiasme.]

En 1903, l'ambassadeur italien à Paris explique une campagne de presse contre Lagarde (ASMAI, 5/2-9, lettre du 27/3/1903) : *«Pare certo che, per ragioni non ben definite, si sia venuto sviluppando un antagonismo fra la rappresentanza ufficiale del governo francese presso il Negus ed i rappresentanti della Compagnia ferroviaria di penetrazione da Gibuti e che da ciò sia derivata la campagna di stampa condotta in Francia contro il Sig. Lagarde»*, [Il semble certain que, pour des raisons mal définies, un antagonisme s'est développé entre la représentation officielle du gouvernement français auprès du *negus* et les représentants de la Compagnie ferroviaire de Djibouti, et que c'est de là que vient la campagne de presse menée en France contre M. Lagarde.].

¹⁶² ANOM, EE II 1126, lettre au ministre des Colonies, du 2/1/1905, *«On m'a reproché mon manque de foi dans l'œuvre du chemin de fer. Ce reproche est fondé : j'ai toujours pensé et je pense encore que le chemin de fer du Harar est inutile pour notre politique et désastreux pour nos finances»*.

¹⁶³ En 1900, il en revendique la direction face au gouverneur (lettre du 10/1/1900, citée dans ANOM, Affaires politiques 133, dossier 19, lettre du 12/6/1904).

*département des Affaires étrangères ne tarde pas davantage à désigner son représentant».*¹⁶⁴

En avril 1904, Lagarde signale encore des déplacements abusifs du gouverneur¹⁶⁵, pendant l'intérim de nouveau assuré par Dubarry. Celui-ci répond en juin, après avoir signalé que les autorités éthiopiennes ne se plaignent pas¹⁶⁶, qu'il n'a fait que deux voyages en Ethiopie, dont «*le second du 12 au 14 décembre, pour aller assister comme commissaire du gouvernement auprès de la Compagnie Impériale des Chemins de fer éthiopiens aux expériences officielles et réglementaires du pont de Mello*»¹⁶⁷. Il confirme au passage le rôle quotidien de l'administration coloniale dans le chemin de fer, puisqu'elle est chargée de la validation de l'ouvrage en plus du contrôle de l'utilisation des fonds issus de la subvention.

Cette mainmise de fait de l'administration coloniale, et non de la diplomatie, sur le chemin de fer, est aussi l'analyse que fait Lukian Prijac :

*«Les différentes autorités coloniales ont toujours eu pour habitude de considérer la ligne de chemin de fer comme le prolongement du port de Djibouti, protégeant ainsi leurs intérêts coloniaux en territoire éthiopien. Cela leur permettait d'avoir une juridiction officieuse sur le vice-consulat de Diré Daoua donnant ainsi ordres et directives à l'agent des Affaires étrangères»*¹⁶⁸.

C'est donc bien l'administration coloniale qui est en charge du chemin de fer¹⁶⁹, et lorsque la convention de 1902 met la compagnie sous la coupe théorique du gouvernement, c'est en fait sous celle des Colonies, qui «*veulent faire avancer les frontières jusqu'à l'Aouache*»¹⁷⁰, c'est-à-dire jusqu'à la limite que ce texte fixe à l'action de contrôle du gouvernement français sur la compagnie (art. 5 et 6).

Les autorités de Djibouti ne ménagent pas ensuite leur soutien au chemin de fer. Un arrêté du 30 juin 1903 prévoit que «*les marchandises expédiées en Abyssinie ne pourront l'être en transit que par la voie ferrée et à destination de Diré-Daouah*». Les nomades ont eu raison de craindre le tarissement de leur source de revenus, même si les caravanes ne disparaissent pas complètement.

Il n'est pas anodin qu'à ce moment les Colonies aient la main sur les questions du chemin de fer. En effet, la philosophie de l'action coloniale est d'organiser le contrôle des territoires, c'est à cela que sont formés les fonctionnaires et agents sur le terrain. La diplomatie, elle, envisage la présence française sous l'angle des relations avec les autorités locales et de la négociation. Le contrôle colonial du chemin de fer est un argument de plus en faveur de l'hypothèse que nous défendons selon laquelle le chemin de fer est une extension territoriale, frontalière.

¹⁶⁴ ANOM, Affaires politiques 133, dossier 19, lettre du gouverneur pi (Dubarry), 1/9/1903.

¹⁶⁵ ANOM, Affaires politiques 133, dossier 19, lettre du MAE aux Colonies, 25/4/1904 : «*Notre ministre en Ethiopie m'a rendu compte de l'impression fâcheuse qu'avaient laissée (...) les déplacements faits l'automne dernier en territoire abyssin par M. Dubarry*».

¹⁶⁶ ANOM, Affaires politiques 133, dossier 19, lettre du 12/6/1904 : «*Les voyages faits par les chefs de la colonie ou les représentants du gouvernement au delà du Kilomètre 90, sur le chemin de fer construit en partie avec les fonds du budget colonial et du budget local, n'ont jamais, que je sache, soulevé de protestation de la part des autorités abyssines*».

¹⁶⁷ ANOM, Affaires politiques 133, dossier 19, lettre du gouverneur pi (Dubarry), 12/6/1904.

¹⁶⁸ Prijac (Lukian), [2003], note p. 21-22.

¹⁶⁹ A l'automne 1903, c'est le gouverneur de la CFS qui valide les travaux en territoire éthiopien comme «*commissaire du gouvernement*» (ANOM, Affaires politiques 133, dossier 19, lettre du 12/6/1904).

¹⁷⁰ Van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995], p. 297.

Dire Dawa, ville française (1903-1906)

La convention de 1902 permet la reprise des travaux du chemin de fer et, en décembre 1902, dans les délais fixés par la convention et au bout de 315 kilomètres de voies, le train arrive dans la plaine qui devient Dire Dawa ¹⁷¹. La Compagnie impériale s'y installe largement, profitant de l'espace et de la présence d'eau pour implanter des entrepôts, des ateliers, installer un système d'adduction d'eau et prendre en main la réalisation d'une ville pour loger son personnel. La population croît assez rapidement. En avril 1903, Bonhoure, gouverneur de la CFS, annonce déjà 2000 habitants.

Dès le début, l'espace urbain de Dire Dawa est divisé en deux zones, une européenne – Gezira – et une indigène – Magala –, séparées par l'oued Dechatu :

«This dichotomy makes Dire Dawa the only Ethiopian city which exhibited the characteristics of a colonial city. Like many colonial city in Africa, its two divisions were given designations with racist overtones. For instance, the French called Gezira “ville européenne” and Magala “village (or sometimes ville) indigène” while the Ethiopians referred to the former as “የፋረንጅኛ ከተማ” and the latter as “የሀገራችን ከተማ” which meant exactly the same thing as the expressions used by the French.

Dire Dawa was sometime called “cité française”. The “frenchness” of Gezira is indisputable. The houses, the gardens, the layout of the city itself, - the whole atmosphere and ambience was that of a small provincial town of Southern France. The major medium of communication between the various European and non-European communities was French. The franc freely circulated» ¹⁷².

A partir de janvier 1903, la compagnie accorde des concessions gratuites de terrains dans la partie européenne ; les concessionnaires payent un loyer et ont l'obligation de respecter les spécifications de construction de la compagnie. C'est ainsi que Gezira est, dès l'origine, aérée et arborée. En mai 1903, le système d'adduction d'eau est fonctionnel, et l'eau arrive dans les maisons à Gezira et dans une citerne à Magala. C'est la police du chemin de fer qui assure le maintien de l'ordre et la sécurité de Gezira.

Il est difficile de dater précisément la prise en charge de Magala par une autorité éthiopienne. Il n'y a pas d'administration spécifique de la ville avant le début des années 1920, auparavant, c'est le fonctionnaire chargé de la douane qui est aussi responsable de la ville, sous l'autorité du gouverneur de Harar ¹⁷³. Cependant le premier «chef des douanes», Mersha Nahu Senay, était auparavant chargé par Menelik de la surveillance des travaux de construction de la ligne, ce qui laisse supposer une continuité. Il devint ensuite responsable de la police du chemin de fer, ce qui indique plus la limite de son autonomie par rapport à la compagnie que l'«éthiopianisation» de cette dernière, car la police de la première section de la ligne reste l'affaire du chemin de fer, malgré l'article 12 de la concession de 1894, comme l'écrit Rosanna van Gelder :

¹⁷¹ En 1900, le terminus prévu aux alentours d'Harar est appelé «El-Bah» (ANOM, Contrôle 804, rapport du 28/9/1900, cité). La zone est appelée ensuite «Addis Harar», c'est à dire la «Nouvelle Harar».

¹⁷² Shiferaw Bekele, *Aspects of the History of Dire Dawa (1902 to 1936)*, in «Proceedings of the 4th seminar of the Department of History», Addis Ababa University, 1989, p. 86. [Cette dichotomie fait de Dire Dawa la seule ville éthiopienne qui affiche les caractéristiques d'une ville coloniale. Comme beaucoup de villes coloniales en Afrique, ces divisions sont dénommées par des connotations racistes. Par exemple, les Français appellent Gézira «ville européenne» et Magala «village (ou parfois ville) indigène» alors que les Ethiopiens nomment la première «la ville des étrangers blancs» et l'autre «le quartier des abyssins» ce qui signifie la même chose qu'en français.

Dire Dawa était parfois appelée «cité française». Le caractère français de Gezira est indéniable. Les maisons, les jardins, le plan de la ville, l'ambiance et l'atmosphère étaient celles d'une petite ville du sud de la France. Le principal vecteur de communication entre les communautés européennes et non-européennes était le français. Le franc circulait librement].

¹⁷³ Voir au chapitre 7, le cas d'Hasib Ydlibi

«en 1916, la garde de la ligne en territoire français est assurée par la police rurale et, en territoire éthiopien, par des hommes armés à la solde de la compagnie, mais sous le contrôle de la police éthiopienne»¹⁷⁴.

Il est donc probable que la compagnie intervenait aussi à Magala, même si cet espace n'était pas entièrement compris dans la zone des cinq cents mètres de la concession.

De tout cela nous pouvons conclure que le chemin de fer représente une véritable extension de la frontière de la Côte française des Somalis en territoire éthiopien, au moins jusqu'à Dire Dawa¹⁷⁵. C'est d'ailleurs ainsi que les autorités éthiopiennes interprètent la convention de 1902 lorsqu'elles en ont connaissance. Comme le dit à ce sujet John Christopher :

«At last the French government had really come to grips with the problem of the Jibuti railway; all the same, it could have devised a happier solution. (...) Economically, it was a palliative, not a real cure; diplomatically, it aggravated the difficulties of the railway»¹⁷⁶.

En effet, Menelik arrête alors l'avancée de la ligne à Dire Dawa. Si la concession de 1894 prévoit bien *«la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de Djibouti à Harrar, de Harrar à Entotto, et d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc»* (art. 1), elle précise que *«la présente convention ne concerne que la ligne qui s'étendra de Djibouti jusqu'au Harrar»* (art. 2), et donc que d'autres autorisations des autorités éthiopiennes sont nécessaires pour aller au-delà. Ensuite, l'Éthiopie entreprend de resserrer ses liens avec les puissances européennes rivales de la France dans la région : le Royaume-Uni et l'Italie.

Deux mouvements diplomatiques vont successivement se dérouler jusqu'en 1906, pendant que la situation économique et financière de la Compagnie impériale se dégrade de nouveau et que l'administration à Djibouti se désole des conséquences de ce marasme économique sur la colonie¹⁷⁷. Marasme relatif, car entre 1900 et 1903, la quantité de marchandises passant par Zeila est divisée par deux, ce qui signifie qu'une partie du transit caravanier s'est déjà reportée sur le chemin de fer¹⁷⁸. Dans une première étape, l'Éthiopie va se rapprocher du Royaume-Uni par deux actes : une assistance dans la lutte contre la révolte du Mad Mullah en Somalie, et surtout des concessions importantes vers l'Afrique centrale, avec le traité anglo-éthiopien du 15 mai 1902 :

«The treaty was almost a free gift to Britain. Britain got all she needed without giving anything substantial in return. (...) This was a treaty in which Menelik signed away his sovereignty over a considerable part of his territory (Lake Tana area and the Baro enclave). It was also for nothing that he gave away a railway concession.»¹⁷⁹

«The treaty of 15 May 1902 thus demonstrated the nature of Britain's interest in Abyssinia. To safeguard the prosperity of Egypt and the Sudan - this was the great preoccupation of

¹⁷⁴ Van Gedler de Pineda (Rosanna), [1995], p. 584. Sur cette question voir aussi *supra* et chapitre 3-2.

¹⁷⁵ On peut rassembler d'autres éléments à l'appui de cette thèse. Ainsi la poste de Dire Dawa est française, administrée par Djibouti.

¹⁷⁶ Christopher (John Barret), [1942], p. 136-137. [Enfin le gouvernement français avait pris en main la question du chemin de fer de Djibouti, mais il aurait pu trouver une meilleure solution. (...) Économiquement ce n'était qu'un palliatif, pas un véritable remède; diplomatiquement, elle aggravait les difficultés du chemin de fer].

¹⁷⁷ Par exemple, ANOM, Affaires politiques 124, dossier 2, lettre du gouverneur au ministère, 12/8/1904.

¹⁷⁸ Une entreprise de transport par chariots à bœufs est créée par Sarkis Terzian entre Dire Dawa et Addis Abeba pour prolonger le chemin de fer (Shiferaw Bekele [1989]).

¹⁷⁹ Shiferaw Bekele, [1982], p. 82-83 [Le traité était presque un don à l'Angleterre. L'Angleterre obtint tout ce dont elle avait besoin sans rien donner de substantiel en échange. (...) Par ce traité Menelik abandonnait sa souveraineté sur une partie considérable de son territoire (la zone du lac Tana et l'enclave de Baro). Il accordait également pour rien une concession ferroviaire].

*the British. The Cape to Cairo railway, the mineral concessions which British subjects were already exploiting in western Ethiopia, and everything else were on the periphery of British policy.»*¹⁸⁰

L’Ethiopie n’a pas les moyens de résister très longtemps. En effet, si la France peut attendre et investir, l’Ethiopie n’a pas de solution alternative pour ouvrir un accès efficace et pratique à ses régions centrales et s’insérer dans le commerce international, que ce soit pour importer des produits occidentaux, dont les armes qui lui permettraient de maintenir son indépendance, ou exporter ses produits agricoles. Ainsi s’explique le comportement de Menelik, décrit par Shiferaw Bekele :

*«Menelik’s policy on the railway between 1902 and 1906 was made up of two, seemingly contradictory, components. While, on the one hand, he expressed consistently his firm opposition to the Bonhoure-Chefneux convention (...) as a result of which he refused to grant authorisation for the construction of the line from Dire Dawa to Addis Ababa, he, on the other, explored various ways and means so that this same line could be built as soon as possible.»*¹⁸¹

Le 8 août 1904, Menelik autorise la compagnie à continuer la ligne jusqu’à Addis Abeba, sans attendre que les questions pendantes soient définitivement résolues, mais les travaux ne reprennent pas. Le 28 août 1904, il accorde une concession anglaise pour un chemin de fer reliant le Somaliland au Nil, sans succès. En avril 1905, il convoque les représentants français, italien, britannique et russe, ainsi que ceux de la Compagnie impériale, et leur demande de s’entendre pour trouver rapidement une solution, menaçant d’entreprendre lui-même les travaux.

Mais en fait, il n’a plus les cartes en main, elles se distribuent ailleurs. Dès septembre 1902¹⁸², l’Italie propose à la Grande-Bretagne des négociations sur l’Ethiopie. Officiellement il s’agit d’anticiper d’éventuels troubles en Ethiopie après la mort de Menelik, mais le lien avec la convention Bonhoure-Chefneux et les chemins de fer apparaît tout aussi important¹⁸³. En mai 1903, les Italiens proposent une alliance contre tout monopole sur les chemins de fer, c’est à dire celui de la France, et demandent à pouvoir construire une ligne vers le Shoa et à être associés à la ligne Harar-Addis Abeba :

«The French had all along talked of guaranteeing the neutralization and integrity of Ethiopia. But after the railway penetrated the Empire, they preferred to work toward ensuring the advantages they would gain by it. (...) They clearly intended bringing Ethiopia under their exclusive domination, primarily by means of economic penetration» (p. 67).

«The Italians were therefore haunted by the spectre of Menelik’s death because it would be the French and not they who were in a position to take advantage of it» (p. 68)¹⁸⁴.

¹⁸⁰ Christopher (John Barret), [1942], p. 158 [Le traité du 15 mai 1902 montra ce qui intéressait l’Angleterre en Abyssinie. La défense de la prospérité de l’Egypte et du Soudan, les concessions minières que des sujets britanniques exploitaient dans l’ouest de l’Ethiopie, et tout le reste n’était qu’accessoire pour la politique anglaise].

¹⁸¹ Shiferaw Bekele, [1982], p. 79 [La politique de Menelik à propos du chemin de fer entre 1902 et 1906 avait deux facettes, contradictoires en apparence. Alors que, d’une part, il maintenait son opposition à la convention Bonhoure-Chefneux (...) et en conséquence refusait d’autoriser la construction de la ligne entre Dire Dawa et Addis Abeba, d’un autre côté il essayait par divers moyens que la dite ligne soit construite le plus vite possible].

¹⁸² Sur la préparation de l’accord de 1906, voir Marcus (Harold G.) [1964] pour une analyse à travers les archives diplomatiques britanniques. Cette analyse est critiquée dans Shiferaw Bekele, [1985]. La documentation italienne se trouve dans ACS, Carte Martini, 6/19, et pour la France DDF 1871-1914, 2^e série, tomes 1 à 10.

¹⁸³ Shiferaw Bekele [1985], p. 67, *«First comes the railway question. Only when it was resolved could the three powers address themselves to the succession problem»* [D’abord vient la question du chemin de fer. Ce n’est qu’une fois celle-ci résolue que les trois puissances se posent la question de la succession].

¹⁸⁴ Shiferaw Bekele [1985], [Les Français ont toujours parlé de garantir la neutralité et l’intégrité de l’Ethiopie. Mais après la pénétration du chemin de fer dans l’Empire, ils préférèrent assurer les avantages que cela pouvait leur apporter. (...) Ils avaient clairement l’intention d’amener l’Ethiopie sous leur domination exclusive, d’abord par une pénétration économique.] (p. 67). [Les Italiens étaient alors hantés par la possibilité de la mort de Menelik dont les

L'Italie fait le constat que l'Angleterre souhaite une ligne Berbera-Harar-Addis Abeba-Nil, qu'elle même voudrait prolonger la ligne Massawa-Asmara-Agordat vers le Soudan, et envisage une liaison entre ces deux réseaux potentiels ¹⁸⁵. En conséquence, elle propose en août la définition de «sphères d'activité» en Ethiopie pour chaque puissance. En octobre, l'Angleterre accepte d'ouvrir des négociations sur ces bases, qui aboutissent le 19 décembre 1903 à la signature à Rome d'un pré-accord ¹⁸⁶, qui commence par : *«Italy and Great Britain, having a common interest in maintaining the integrity of the Ethiopian Empire (...).»* ¹⁸⁷. Les deux puissances tentent d'organiser la coordination de leur action en Ethiopie et d'en exclure la France :

«Any eventual partition of territory shall be made on the bases of the Agreements enumerated in Article 2, but with such modifications as in the interests of the one or the other Power may be considered necessary for safeguarding the interests of Great Britain in the Nile Basin, and the interests of Italy in Ethiopia (having regards on Erythrea and Somaliland including the Benadir), and particularly in the intervening zone between these two Italian possessions, with a view to establishing territorial connections between them» (art. 5) ¹⁸⁸.

Cependant l'administration britannique est divisée sur l'opportunité politique de ce texte. Par exemple, son agent et consul en Egypte, Lord Cromer, écrit au Foreign Office dès le 26 décembre qu'il est nécessaire d'intégrer la France à cet accord pour ne pas laisser de marges de manœuvres à Menelik :

«If no such arrangement [with France] is made, the Emperor will persevere in common Oriental policy of playing off one Power against the other, and will probably not deal sincerely with either side» ¹⁸⁹.

Il ajoute qu'il est nécessaire de fixer la limite occidentale de l'influence française, et précise sa pensée à ce sujet :

«Anglo-French control - with no predominance in the French role - should be established over the whole railway as far as the coast» ¹⁹⁰.

En mars 1904, l'Angleterre propose à l'Italie d'aller vers un accord à trois, mais il faut attendre une intervention en mai de Paul Cambon, ambassadeur français à Londres, se plaignant de ce que la politique anglaise en Ethiopie est incompatible avec le réchauffement en cours des relations franco-britanniques, pour que le processus soit relancé.

Le 18 mai, la France soumet un mémoire qui propose des discussions sur quatre points : la reconnaissance de l'indépendance éthiopienne, la délimitation des frontières de l'Ethiopie, la définition des zones

Français bénéficieraient et non eux], p. 68.

¹⁸⁵ ACS, Carte Martini, 6/19, rapport au Ministre du 23/6/1903.

¹⁸⁶ Les signataires anglais sont Rennel Rodd, négociateur des accord anglo-éthiopiens de 1897, et John Harrington, l'ambassadeur à Addis Abeba.

¹⁸⁷ Cité dans Marcus (Harold G.) [1964]. [L'Italie et la Grande-Bretagne ayant un intérêt commun au maintien de l'intégrité de l'Empire éthiopien (...)].

¹⁸⁸ Cité dans Marcus (Harold G.) [1964], p. 24. [Toute partition éventuelle du territoire devra se faire sur la base des accords énumérés à l'article 2, avec les modifications concernant les intérêts de l'une ou l'autre des Puissances qui seraient nécessaires pour protéger les intérêts de la Grande-Bretagne dans le bassin du Nil, et les intérêts de l'Italie en Ethiopie (par rapport à l'Erythrée et la Somalie, Benadir inclus), et particulièrement dans la zone entre ces deux possessions italiennes, y compris la perspective d'établissement d'une connexion territoriale entre elles].

¹⁸⁹ FO 403/334, Cromer à Lansdowne, 26/12/1903, cité in Marcus (Harold G.) [1964], p. 25-26 [Si ce n'est pas un accord [avec la France] qui est conclu, l'Empereur continuera cette politique orientale de jouer une Puissance contre les autres, et ne sera probablement honnête avec aucune des parties].

¹⁹⁰ FO 403/334, Cromer à Lansdowne, 26/12/1903, cité in Marcus (Harold G.) [1964], p. 25-26 [Un contrôle franco-anglais - sans prédominance française - doit être établi sur l'ensemble du chemin de fer jusqu'à la côte].

d'influences européennes et le chemin de fer; l'Italie accepte d'y participer. Chacun des trois pays expose ses principaux enjeux : pour l'Angleterre le contrôle du Nil bleu, en partie alimenté par le lac Tana dont le rôle se révèle au tournant du siècle ¹⁹¹; la liaison entre ses colonies en Erythrée et en Somalie pour l'Italie; le chemin de fer pour la France.

Le 8 août 1904, la France et la Grande-Bretagne concluent les accords dits de l'«Entente cordiale» sur les questions coloniales, qui consacrent l'influence anglaise en Egypte et française au Maroc. Ils préfigurent l'alliance anti-allemande de la Première Guerre mondiale, que ralliera l'Italie en 1915. A ce moment, Adwa et Fachoda sont loin, et la question éthiopienne n'est plus qu'un sujet annexe dans les enjeux diplomatiques européens.

Les négociations sur la Corne de l'Afrique peuvent alors se dérouler dans un environnement politiquement éclairci. Le principe de l'entente entre les Européens acquis, il reste à trouver les termes de l'accord, c'est-à-dire à définir les espaces réservés à l'influence des uns et des autres; la négociation porte sur deux sujets : les zones elles-mêmes, et les voies ferrées. Au début de 1905, la présence d'une mission allemande en Ethiopie, puis la signature d'un traité de commerce germano-éthiopien le 7 mars, inquiètent les négociateurs, dont certains envisagent que l'Allemagne fournisse à Menelik les fonds nécessaires à la continuation de la ligne ¹⁹².

En septembre 1904, la France refuse définitivement la construction d'un chemin de fer italien à l'est d'Addis Abeba, mais se déclare prête en octobre à échanger ses droits sur la troisième section (d'Addis Abeba au Nil) – devenue moins utile depuis Fachoda – contre une garantie sur la réalisation de la deuxième section (de Dire Dawa à Addis Abeba) – indispensable à la rentabilisation des investissements déjà réalisés.

Les négociations reprennent à Londres en janvier 1905. Après avoir encore tenté d'obtenir l'internationalisation de la ligne partant de Djibouti, l'Angleterre accepte en mai 1905 qu'elle soit française ¹⁹³, à condition qu'elle s'arrête à Addis Abeba, que son caractère privé soit garanti, et que les trois puissances jouissent des mêmes conditions commerciales tant pour l'usage du chemin de fer que du port de Djibouti, ce que la France accepte en janvier 1905 en échange de garanties sur la deuxième section. En avril-mai 1905, la France accepte également la présence d'un italien, d'un anglais et d'un éthiopien au Conseil d'administration de la compagnie.

Pour la délimitation des sphères d'influence, en décembre 1904, la Grande-Bretagne a demandé le contrôle de toute voie ferrée à l'ouest d'Addis Abeba, tout en rappelant qu'elle était opposée à la définition formelle de zones qui seraient un pré-découpage de l'Ethiopie. Elle signe cependant un accord avec l'Italie sur le principe de leurs zones respectives : le bassin du Nil et de ses affluents (sous réserve des intérêts locaux) pour l'Angleterre, une liaison Erythrée-Somalie pour l'Italie sans préciser par où elle

¹⁹¹ Ciglio (Carlo), «La questione del Lago Tana», *Rivista di studi politici internazionali*, n° 4, octobre-décembre 1951

¹⁹² DDF 1871-1914, 2^e série, tome 6, lettre du chargé d'affaire à Londres au ministère des Affaires étrangères, 19/4/1905.

¹⁹³ Les pressions en faveur de l'internationalisation ne cessent pas cependant. En décembre 1905, l'assemblée générale de la CIE vote encore un texte favorable à cette solution, ce qui montre que les Britanniques, incertains du résultat des négociations, ne se ferment aucune possibilité (Shiferaw Bekele [1982]).

passerait ¹⁹⁴. Lorsque l'accord est communiqué à la France le 16 février, c'est le point qui pose problème. Les Français annoncent qu'ils acceptent le principe mais que la zone italienne ne peut traverser ni la CFS ni son hinterland.

A partir de ce moment, c'est bien la question de la limite de la zone d'influence française qui est en discussion. La France la définit comme le bassin de l'Awash, reprenant une idée déjà exprimée dans la convention Bonhoure-Chefneux de 1902, et estime qu'elle va jusqu'à Addis Abeba en suivant la voie ferrée, repoussant donc la zone italienne à l'ouest. L'Italie refuse, proposant en juin 1905, de toutes autres limites à la zone française :

«Lasciamo al protettorato francese l'hinterland necessario, oltre i 90 chilometri da Gibuti ufficialmente indicati dal Governo della Repubblica come territorio francese. (...) Il limite meridionale dell'hinterland francese seguirebbe il torrente Gildessa risalendolo fino alla linea di displuvio, seguirebbe poi questa linea nella direzione generale est-ouest fino a raggiungere il torrente Mullu nel suo ramo più orientale, seguirebbe questo e poi il corso principale del Mullu fino alla sua confluenza coll'Auasch; seguirebbe quindi la riva destra dell'Auasch fino all'II° parallelo, pòscia questo parallelo fino al 41°30 di lon. est Gr. e da questo punto raggiungerebbe, al lago Abbe-Bad, l'attuale confine franco-etiopico» ¹⁹⁵.

Mais l'accord britannique à la construction d'une ligne française jusqu'à Addis Abeba a de fait repoussé l'Italie à l'ouest de la capitale, sans que les Anglais le reconnaissent explicitement. Les Italiens en prennent acte, mais demandent que ce droit qui leur serait reconnu soit explicite et souverain, ce que refusent les deux autres et les négociations sont suspendues.

Elles reprennent en novembre 1905, avec une proposition française confirmant une sphère d'influence italienne à l'ouest d'Addis Abeba et au nord de l'Awash. Le gouvernement italien tergiverse durant le premier trimestre 1906, mais lorsqu'en juin 1906, Paul Cambon menace de signer un accord uniquement franco-britannique, l'Italie se rallie après que l'Angleterre a reconnu formellement des droits italiens à l'ouest d'Addis Abeba.

Finalement le 6 juillet 1906 ¹⁹⁶ les trois puissances signent un accord délimitant leurs zones d'influence en Ethiopie :

«La France, la Grande-Bretagne et l'Italie feront tous leurs efforts pour maintenir l'intégrité de l'Ethiopie. En tout cas (...) elles se concerteront pour sauvegarder :

A - Les intérêts de la Grande-Bretagne et de l'Egypte dans le bassin du Nil et plus spécialement en ce qui concerne la réglementation des eaux de ce fleuve et de ses affluents (la considération qui leur est due étant donnée aux intérêts locaux) sous réserve des intérêts italiens mentionnés au paragraphe B.

B - Les intérêts de l'Italie en Ethiopie par rapport à l'Erythrée et au Somaliland (y compris le Benadir) - et plus spécialement en ce qui concerne l'hinterland de ses possessions et l'union territoriale entre elles à l'ouest d'Addis-Abeba.

¹⁹⁴ FO 401/8, Lansdowne to Lister, 18/1/1905, cité in Marcus (Harold G.) [1964], p. 29.

¹⁹⁵ ACS, carte Martini, 6/19, Lettre de l'Ufficio coloniale (Tittoni) à l'ambassade à Paris (Tornielli), 6/6/1905. [Nous laissons au protectorat français l'hinterland nécessaire, outre les 90 kilomètres depuis Djibouti officiellement indiqués par le gouvernement de la République comme territoire français. (...) La limite méridionale de l'hinterland français suivrait l'oued Gildessa, le remontant jusqu'à la ligne de partage des eaux, elle suivrait ensuite cette ligne en direction est-ouest jusqu'à rejoindre la branche la plus orientale de l'oued Mulu, qu'elle suivrait, puis le cours principal du Mulu jusqu'à sa confluence avec l'Awash; elle suivrait ensuite la rive droite de l'Awash jusqu'au 2° parallèle, puis ce parallèle jusqu'au 41°30 de longitude est de Greenwich, et de ce point rejoindrait, au lac Abbe-Bad, l'actuelle frontière franco-éthiopienne].

¹⁹⁶ Harold Marcus date la signature du 4 juillet. Cependant le 6 juillet, Paul Cambon informe son ministre de la signature «aujourd'hui» (DDF 1871-1914, 2^e série, tome 10).

C - Les intérêts français en Éthiopie par rapport au protectorat français de la Côte Française des Somalis, l'hinterland de ce protectorat et à la zone nécessaire pour la construction et le trafic du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abéba» (art. 4).

En ce qui concerne le chemin de fer, le texte précise :

«Les trois Gouvernements sont d'accord pour que le chemin de fer de Djibouti soit prolongé de Diré-Daoua à Addis-Abéba, avec embranchement éventuel sur Harar, soit par la Compagnie des Chemins de fer éthiopiens, en vertu des actes énumérés à l'article précédent, soit par toute autre compagnie privée française qui lui serait substituée avec l'agrément du Gouvernement français, à la condition que les nationaux des trois pays jouiront pour les questions de commerce et transit d'un traitement absolument égal à la fois sur le chemin de fer et dans le port de Djibouti. Les marchandises ne seront passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit de la Colonie et du Trésor français» (art. 6).

La France renonce à son droit théorique de construire la ligne jusqu'au Nil (art. 8) contre la garantie du caractère français de la ligne jusqu'à la capitale éthiopienne et ainsi la possibilité de rentabiliser les investissements effectués. Le lien entre «l'hinterland» de Djibouti et le chemin de fer est reconnu même si les contours de cet arrière-pays ne sont pas précisés.

Le texte est communiqué à Menelik le 18 juillet. Il exprime des réserves en octobre, regrettant de ne pas avoir été associé aux discussions et estimant que l'accord porte atteinte à la souveraineté de son pays.

Mais soumis à une forte pression européenne, il finit par répondre le 10 décembre :

«We have received the arrangement made by the three Powers. We thank them for their communication, and their desire to keep and maintain the independence of our Government. But let it be understood that this arrangement in no way limits what we consider our sovereignty right» ¹⁹⁷.

Bien qu'il refuse d'admettre et de consentir formellement à sa limitation de souveraineté, sa réponse par sa seule existence a le même sens. Significativement, les trois gouvernements européens se contentent alors de constater qu'il a été informé, et apposent leur signature définitive sur le texte de juillet sans en changer un mot, le 13 décembre 1906.

Signification de l'accord tripartite de 1906

L'analyse politique du texte de 1906 est contrastée. Pour les auteurs italiens de la période fasciste, ces accords imposent à l'Italie la présence française dans la Corne ¹⁹⁸. Pour un historien bien postérieur, Giovanni Bucciatti, s'ils permettent à l'Italie de revenir sur la scène après Adwa, «*il Governo francese era stato l'unico dei tre firmatori ad approfittare delle sue disposizioni*» ¹⁹⁹ et ils consacrent la domination française dans la région.

Pour Harold Marcus les bénéficiaires sont l'Angleterre et la France, l'Italie n'ayant été au final qu'un objet et non un acteur de la négociation, puisque pour lui :

«Italy gained little (...) except the promise of equal treatment on the railway (...) [Her signature] indicates the weakness of her position in Ethiopia (...). Ultimately she was

¹⁹⁷ FO 401/10, Statement by Menelik, 10/12/1906, cité in Marcus (Harold G.) [1964], p. 38 [Nous avons reçu l'accord établi par les trois Puissances. Nous les remercions de leur communication et de leur désir de maintenir l'indépendance de notre Gouvernement. Mais il doit être entendu que cet accord ne limite en aucune façon ce que nous considérons comme nos droits souverains].

¹⁹⁸ Voir par exemple Agostino Orsini (d') (Paolo), [1939]

¹⁹⁹ Bucciatti (Giovanni), [1977], p. 161. [Le gouvernement français est le seul des trois signataires à profiter de ces dispositions].

*forced to agree to everything that England and France demanded in order to avoid losing all her interests in Ethiopia»*²⁰⁰.

Au contraire, pour Masfin Retta²⁰¹, cet accord permet de maintenir la présence italienne en Ethiopie, malgré Adwa. Pour John Christopher, il est équilibré et permet à la Grande-Bretagne d'atteindre ses objectifs :

*«The treaty of December 1906 had faults galore, but it was a true compromise. It satisfied, or at worst, partially reconciled the interests of the three powers. The British accepted the treaty without qualification, for it safeguarded their vital interests and, in addition, ended the French monopoly, consolidated the Entente Cordiale and rebuffed the Germans»*²⁰².

Harold Marcus partage cette vision mondialement positive, allant jusqu'à nier le refus du texte par Menelik. Il estime que le texte est en fait favorable à l'Ethiopie, comme le montrent ces deux analyses publiées avec trente ans d'écart :

*«While the Tripartite Treaty was important in maintaining Ethiopia's independence during the troubled days after 1906, it is clear that for France and England it was only one part of their general world settlement; it removed one more annoyance from their entente by safeguarding what they considered to be their overriding interests in Ethiopia»*²⁰³.

*«Ethiopia in fact gained considerable stability from the treaty, which marked the end of active British and French imperialism in the region and eliminated, for a time, the likelihood of Italian expansion. While the treaty did not respect Ethiopia's full sovereignty in international affairs, the Tripartite powers promoted Ethiopia's national integrity at a time when the empire's national stability was shaken by Menilek's illness and a troubled succession»*²⁰⁴.

Significativement, ces analyses «occidentales» négligent le quatrième acteur : l'Ethiopie, dont le refus du texte n'a pas empêché qu'il soit signé. Certaines analyses semblent même aller jusqu'à estimer que l'accord faisait son bien malgré elle, traduisant significativement une vision coloniale de l'Ethiopie. Cette omission est en elle-même une manifestation supplémentaire des limites de l'indépendance éthiopienne que consacre cet accord pour Bahru Zewde :

*«The signing (...) of the Tripartite Agreement by Britain, France and Italy also marked the first serious challenge to the independent status of Ethiopia»*²⁰⁵.

Même si, pour Shiferaw Bekele, l'Ethiopie a été un moment un acteur des négociations, il conclut que l'accord consacre en fait une triple domination, sous le régime de l'indivision en quelque sorte :

²⁰⁰ Marcus (Harold G.) [1964], p. 39-40 [L'Italie gagna peu (...) si ce n'est promesse d'un traitement égal sur le chemin de fer (...). [Sa signature] montre la faiblesse de sa position en Ethiopie (...). Elle est finalement contrainte d'accepter tout ce que l'Angleterre et la France ont demandé pour ne pas perdre l'ensemble de ses positions en Ethiopie].

²⁰¹ Masfin Retta, [1974].

²⁰² Christopher (John Barret), [1942], p. 287 [Le traité de décembre 1906 avait beaucoup de défauts, mais c'était un vrai compromis. Il satisfaisait, ou au pire, réconciliait partiellement les intérêts des trois puissances. Les Britanniques acceptaient le traité sans réserve, car il sauvegardait leurs intérêts vitaux et, en plus, mettait fin au monopole français, consolidait l'Entente cordiale et rejetait les Allemands].

²⁰³ Marcus (Harold G.) [1964], p. 39 [Même si l'accord tripartite était important pour maintenir l'indépendance de l'Ethiopie dans la période agitée après 1906, il est évident que pour la France et l'Angleterre il n'était qu'une partie de leur accord mondial; il retirait une épine de plus à leur entente en protégeant ce qu'ils considéraient comme leurs principaux intérêts en Ethiopie].

²⁰⁴ Marcus (Harold G.) [1994], p. 108 [L'Ethiopie gagna une stabilité considérable avec ce traité, qui marqua la fin de l'activité des impérialismes anglais et français dans la région et élimina, pour un temps, la probabilité d'une expansion italienne. Bien que le traité ne respectât pas la pleine souveraineté de l'Ethiopie pour les questions internationales, les trois Puissances contribuaient à l'intégrité nationale de l'Ethiopie à un moment où la stabilité de l'empire était ébranlée par la maladie de Menelik et une succession agitée].

²⁰⁵ Bahru Zewde [1991], p. 111 [La signature (...) de l'agrément tripartite par la Grande-Bretagne, la France et l'Italie marqua aussi le premier défi sérieux à l'indépendance de l'Ethiopie].

«Up to [1904], Ethiopia played a crucial role in the conflict in the sense that the position that Menelik adopted seemed to have had a central importance. But, after this, it was reduced to an object over which the three powers haggled. Now, the triangular conflict was between Britain, France and Italy»

«The Tripartite Treaty was therefore intended in essence to be a guarantee that no single national capital would dominate Ethiopia. (...) Ethiopia could either be exploited jointly or could not be exploited by any one of them separately on a large scale»²⁰⁶.

L'accord vise donc à consacrer la domination des trois pays sur l'Éthiopie, conjointement et en excluant les autres puissances européennes qui pourraient être tentées de s'imposer, principalement l'Allemagne et la Russie.

En même temps que cet accord, les trois pays signent une convention sur le commerce des armes en Abyssinie. Elle autorise les puissances européennes, afin de *«prévenir tout désordre dans les territoires qu'elles possèdent»*, à vérifier que les armes en transit pour l'Éthiopie sont bien destinées au gouvernement :

«Pour les armes et munitions destinées au gouvernement éthiopien, aux chefs éthiopiens reconnus et aux particuliers en Éthiopie, l'autorisation de transit ne sera donnée que sur une demande formulée par ledit gouvernement, indiquant nominativement les personnes autorisées, ainsi que la nature et la quantité des armes et des munitions, et certifiant que lesdites armes et munitions ne sont pas destinées à la vente» (art. 2).

Sans aller jusqu'à l'analyse de Pierre Pétridès selon laquelle cette convention *«fit pratiquement plus de mal [que l'accord tripartite] à l'Éthiopie qu'elle réussit à désarmer peu à peu et qu'elle livre, finalement, à l'agression fasciste de 1935»²⁰⁷*, puisqu'elle n'interdit pas l'achat d'armes par l'Éthiopie, elle institue cependant un contrôle européen sur ces importations, et donc constitue une limitation supplémentaire de la souveraineté éthiopienne.

Bien que cela soit hors du cadre de cette étude, il faut mentionner rapidement la question bancaire. En 1896, Chefneux avait obtenu une concession pour un établissement bancaire en Éthiopie, mais il n'était pas parvenu à réunir les capitaux nécessaires, déjà mobilisés pour le chemin de fer. Un nouvel établissement, la «Bank of Abyssinia», est créé au Caire le 30 mai 1905²⁰⁸, après avoir obtenu le monopole de l'émission monétaire éthiopienne et la gestion de la trésorerie du gouvernement éthiopien le 10 mars 1905. Son capital est à 39% britannique, 19,5% français, 19,5% italien, 9% allemand et 8% éthiopien. Même si l'affaire rencontre des difficultés et perd son monopole en 1910, elle montre la prégnance européenne sur l'Éthiopie durant cette période²⁰⁹, mais aussi les rapports de force capitalistiques dans la région.

L'ensemble de cet épisode, de la construction de la première section du chemin de fer au traité tripartite, confirme le lien entre souveraineté, construction frontalière et chemin de fer. Malgré leurs échecs politico-

²⁰⁶ Shiferaw Bekele [1982], pp. 71 et 74 [Jusqu'en [1904], l'Éthiopie joue un rôle décisif dans le conflit, puisque les positions adoptées par Menelik semblent avoir une importance centrale. Mais, après, elle est réduite à un objet soumis au marchandage des trois puissances. Maintenant le conflit triangulaire est entre la Grande-Bretagne, la France et l'Italie.], p. 71. [Le traité tripartite était donc essentiellement vu comme la garantie que le capital d'une seule Nation ne dominerait pas l'Éthiopie. (...) L'Éthiopie pouvait soit être exploitée collectivement, soit n'être exploitée par aucun d'eux séparément à une grande échelle], p. 74.

²⁰⁷ Pétridès (Stephanos, Pierre) [1965], p. 38.

²⁰⁸ MIAE, Affari politici, P1026, mémoire du 24/8/1924. Son capital de 500 000 livres n'est alors libéré qu'au quart.

²⁰⁹ MAE, Affaires politique, Afrique 1918-1929 - Éthiopie, 33 «Banque d'Abyssinie»

militaires de la fin du XIX^e siècle, la France et l'Italie parviennent, en mobilisant des ressources extérieures à la Corne de l'Afrique, à prendre le dessus sur l'Éthiopie dont les forces sont limitées à son territoire. L'instrument symbolique de cette prise de possession est la voie ferrée, réelle ou potentielle, qui consacre la maîtrise de l'espace. Ce sont les droits de construction qui valent possession symbolique de l'espace. Or, si c'est l'Éthiopie qui a accordé la concession de 1894, ce sont les Européens qui autorisent sa concrétisation. Comme le dit Shiferaw Bekele :

«In as far as Ethiopia was concerned, however, probably one of the worst outcomes of the tripartite negotiations was that the initiative in the railway affairs was taken out of the hands of Menelik» ²¹⁰.

A la fin de 1906, les droits français sur l'intérieur de la Corne sont juridiquement clairement définis, et assez précisément limités dans l'espace, créant la frontière d'un territoire sur lequel la France exerce une souveraineté au moins partielle, au-delà de celle complète et reconnue sur la Côte française des Somalis. Cette frontière est marquée par une occupation physique, présente ou à venir, par la voie ferrée, et validée par un accord international exprimant un rapport de force extérieur à la Corne. Cet espace se définit dans sa relation à Djibouti et par l'outil de ce rapport : le chemin de fer. Cette relative souveraineté française est rendue possible par les limitations apportées à celle de l'Éthiopie. Cependant, comme le remarque Shiferaw Bekele, le retard pris par la réalisation de la ligne durant la solution des problèmes politiques a pu limiter l'emprise occidentale sur le chemin de fer, et donc faciliter l'«éthiopianisation» postérieure :

«British infiltration was ultimately responsible for the delay of the construction of the line for more than 6 years. On the other hand, this abortive penetration and Anglo-French rivalry in the end prevented french capital from taking over the country as it did, for instance, in Morocco» ²¹¹.

«The French had all along talked of guaranteeing the neutralization and integrity of Ethiopia. But after the railway penetrated the Empire, they preferred to work toward ensuring the advantages they would gain by it. (...) They clearly intended bringing Ethiopia under their exclusive domination, primarily by means of economic penetration» ²¹².

«The Tripartite Treaty was therefore intended in essence to be a guarantee that no single national capital would dominate Ethiopia. (...) Ethiopia could either be exploited jointly or could not be exploited by any one of them separately on a large scale, as Morocco was, for instance, entwined by large scale French capital flow» ²¹³.

Cette délimitation frontalière est finalement le résultat d'une négociation diplomatique entre des puissances coloniales, qui s'impose aux Africains, l'Éthiopie ne jouissant malgré tout alors que d'une

²¹⁰ Shiferaw Bekele, [1982], p. 89 [En ce qui concerne l'Éthiopie, cependant, la plus grave conséquence des négociations tripartites a été le retrait de l'initiative en matière ferroviaire des mains de Menelik.]

²¹¹ Shiferaw Bekele [1991], p. 374 [L'infiltration britannique est en dernière instance responsable du retard de plus de six ans pris par la construction de la ligne. D'un autre côté, cette pénétration avortée et la rivalité anglo-française au final empêchèrent le capital français de prendre le contrôle de l'ensemble du pays, comme il le fit, par exemple, au Maroc].

²¹² Shiferaw Bekele [1985], p. 67 [Les Français ont toujours parlé de garantir la neutralisation et l'intégrité de l'Éthiopie. Mais après que le chemin de fer est entré dans l'Empire, ils ont préféré travailler à garantir les avantages qu'il pouvait leur apporter. (...) Ils voulaient évidemment mettre l'Éthiopie sous leur domination exclusive, d'abord par une pénétration économique].

²¹³ Shiferaw Bekele [1985], p. 74 [Le traité tripartite était donc conçu pour garantir par essence que le capital d'un seul pays ne dominerait pas l'Éthiopie. (...) L'Éthiopie pouvait soit être exploitée conjointement, soit ne pouvait pas être exploitée à large échelle par un seul d'entre eux, comme l'était le Maroc, par exemple, submergé par un important flux de capitaux français].

semi-souveraineté malgré sa résistance victorieuse à l'invasion. Le chemin de fer est traité dans ce cadre comme un élément de fabrication territoriale, créateur de frontières et frontière lui-même.

Cette frontière ferroviaire française s'inscrit dans un grand nombre de paramètres, dont beaucoup sont extérieurs à l'espace concerné. A la fin de l'année 1906, ses limites sont définies dans leur extension maximale. Nous verrons au chapitre 3-2, l'évolution de cette frontière, sa concrétisation puis sa transformation, et le rôle que jouent dans ces épisodes les facteurs locaux et extérieurs, conjoncturels ou structurels pour aboutir à un basculement de frontière.

2-3 – Inventer des limites intérieures (1896-1931)

Nous connaissons mal l'organisation administrative de la «Colonie d'Obock». Une note italienne de 1895 décrit un territoire en deux parties : une autour d'Obock, où «*il Governo Italiano (...) ha riconosciuto e riconosce di fatto la sovranità della Francia su quel territorio*»²¹⁴, et une zone délimitée par l'accord anglo-français de 1888 autour de Djibouti. Cela semble correspondre à l'organisation interne telle que d'autres sources nous la laissent deviner. Ainsi, en février 1896, un arrêté décide que «*le service et la surveillance du Protectorat de Tadjourah et des pays Danakils sont rattachés, à titre d'essai, au Gouvernement de Djibouti*»²¹⁵. Cela semble signifier que la colonie était bien divisée en deux, le nord autour de Tadjoura (le «pays danakil»), et au sud le territoire cédé par les chefs issas, sur une base ethnique.

En 1892, Lagarde transfère sa résidence et le centre de son administration à Djibouti²¹⁶, dont le port se développe et d'où partent les caravanes pour le Harar. Cette évolution méridionale est validée le 9 mai 1896, lorsque la «Colonie d'Obock» devient officiellement la «Côte française des Somalis et dépendances» (CFS).

Les premières divisions administratives

La première division du territoire a lieu dès novembre 1884, lorsqu'un arrêté de Lagarde conditionne l'installation dans la colonie à l'autorisation de l'administration et définit trois zones tarifaires pour l'octroi de concessions : «la vallée de la rivière d'Obock», «le double plateau qui s'étend de Ras-Bir jusqu'au delà du cap Obock» et «le reste de la colonie». En janvier 1892, un nouvel arrêté modifie l'organisation des concessions dans le «Protectorat de la Côte des Somalis», sans fixer de nouvelles zones mais mentionne un plan cadastral. Ce n'est qu'en novembre 1899, qu'un arrêté de Martineau définit un

²¹⁴ ASMAI, 35/6-23, note «Possedimenti francesi sul Golfo di Aden», 14/5/1895. [le gouvernement italien (...) a reconnu et reconnaît de fait la souveraineté de la France sur ce territoire].

²¹⁵ ANOM, décrets et arrêtés, 18/2/1896.

²¹⁶ Nous n'avons pas trouvé le document formalisant ce transfert, il s'agit de la date communément admise. Selon Oberlé (Pierre) [1985], p. 69, l'installation a lieu dès 1888, et le transfert légal en 1892. Ce serait compatible avec le rapport de Lagarde de décembre 1888 cité au chapitre 1 (ANOM, Affaires politiques 140, «Correspondance générale 1889», lettre du 10/12/1888). Cependant, en mai 1891, Lagarde se plaint de ce que l'Hôtel du Gouvernement à Obock a brûlé, et qu'il a perdu tout son mobilier dont il demande le remboursement (ANOM, EE II 1060/7, lettre de Lagarde du 20/5/1891). Le transfert a peut-être eu lieu après cet incident.

Pour Adawa Hassan [2005], p. 28, «*l'hostilité du sultan de Rahayto à la présence française oblige l'administration coloniale à créer de toutes pièces la ville de Djibouti dans un lieu désertique et en fait la nouvelle capitale de la colonie en 1892*», mais il n'apporte pas d'éléments en appui de cette thèse.

«cadastre nouveau» et organise spécialement les concessions à Djibouti, prévoyant trois zones : une concernée par l'arrêté – les «Plateaux de Djibouti, du Serpent et du Marabout» – et deux autres à organiser – «la banlieue d'Ambouli» et le «reste de la Colonie».

Si ces zones définissent bien des représentations du territoire, elles ne sont pas la trace d'une appropriation par la gestion coloniale.

Malheureusement nous n'avons pu retrouver le décret du 20 mai 1896 «portant organisation de la Côte Française des Somalis et dépendances», nous savons uniquement qu'il définissait deux subdivisions, les «poste de l'intérieur et poste d'Obock»²¹⁷. Ce dernier semble avoir alors la responsabilité de tout le Nord et l'Ouest du pays, si l'on en croit un courrier de 1906 :

«Le sultan de Tadjourah continue d'exercer la part d'autorité qui lui a été reconnue par le Gouvernement Français (...). Je vous demanderai également de surveiller ce qui se passe autour du Sultan de Gobaad. (...)

*En résumé, vous devez surveiller attentivement la région que vous administrez et porter votre attention, principalement, du côté des frontières italienne et abyssine»*²¹⁸.

Mais les limites intérieures sont très floues, parcourues par des groupes en constantes négociations, y compris violentes (voir chapitres 5-2 et 7-1) Au-delà des pâturages, les incursions dans les territoires voisins semblent fréquentes.

Le 12 février 1914, un décret local crée un service des Affaires politiques et indigènes (art. 1) rattaché au gouverneur (art. 2), il supprime le poste d'Obock et divise le territoire en deux zones :

«Le District Issa comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race issa; il a provisoirement son chef-lieu à Djibouti.

Le District Dankali comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race dankali et qui s'étendent à l'est de ras Ali. Il a son chef-lieu à Obock.» (art. 3)

La carte ci-dessous représente les espaces djiboutiens tels que semble les voir l'administration avant la Première Guerre mondiale. Si les limites du district dankali en 1914 sont précises, au moins sur le papier, fixées selon des critères géographiques (les côtes, Raïassâli) et cartographiques (à l'est d'une ligne), la limite occidentale du district issa est plus floue, définie en termes «ethniques» et non physiques. Nous avons indiqué une large «zone frontière» telle qu'elle est probablement imaginée, si l'on se rapporte aux éléments de l'époque (carte Chaurand et limites postérieures²¹⁹).

Hors Djibouti, le seul lieu occupé est Obock, où se trouve un administrateur civil jusqu'en 1915. Il devient ensuite un «poste militaire» confié à «une section du Bataillon Indo-Chinois» le 31 janvier 1916. Il s'y ajoute, dès le 10 mars 1914, à «La Houada» (Loyada), le point côtier qui marque la frontière avec le Somaliland, un poste administratif confié aux militaires²²⁰. Ce sont encore des préoccupations militaires qui entraînent la création d'un «poste administratif (...) occupé par un détachement de gardes indigènes»

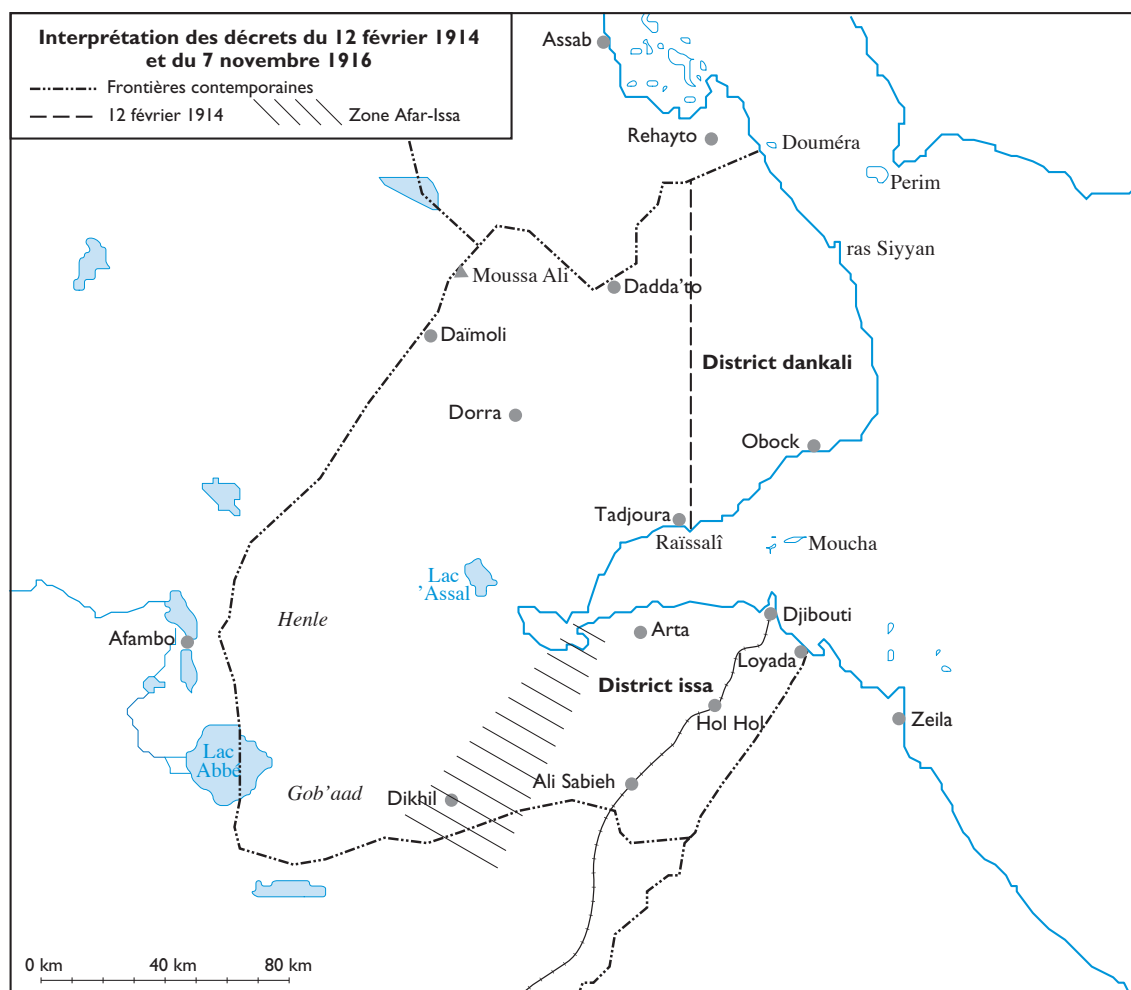
²¹⁷ Elles sont mentionnées dans le décret du 12/2/1914 qui les supprime.

²¹⁸ ANOM, 3G2, Obock, «Correspondance générale (1901-1917, 1919)», lettre du gouverneur au chef de poste, 21/2/1906.

²¹⁹ Sur la question de la limite entre Afars et Issas, voir le chapitre 5-2.

²²⁰ Un poste, sans doute occupé par quelques gardes, y existe au moins depuis janvier 1903 (JO de la CFS).

entre le 28 décembre 1914 et le 7 mai 1915 à l'île Moucha, dont l'accès est de plus interdit, pour contrôler la contrebande.



Dans cette organisation du territoire en 1914, deux types de critères sont utilisés : un caractère ethnique (issa ou afar) et une limite géographique (l'est de Raïssâli). L'arrêté du 2 février semble reprendre la distinction historique : les limites de la première installation à Obock d'après le traité de 1862 et la délimitation de 1884 d'une part, le reste du territoire d'autre part. En fait cet arrêté définit trois zones : les territoires achetés en 1862, colonie française; les territoires peuplés d'Issas d'après le traité avec les chefs issas du 26 mars 1885; enfin les deux protectorats, sultanats de Tadjoura et Gob'aad qui ne font pas l'objet d'une administration directe ²²¹.

A l'est des deux zones de cette délimitation (c'est-à-dire les espaces le long de la voie de chemin de fer au sud de Djibouti, et la côte entre Raïssâli et Douméra) se situent les territoires officiellement administrés. A l'ouest ce qui reste à conquérir, territoires inconnus et inexplorés aux contours imprécis (à part la côte du golfe de Tadjoura, qui n'est cependant pas réellement contrôlée et reste ouverte à tous les trafics, armes et esclaves en particulier, voir chapitre 7-2).

²²¹ Le traité du 2 janvier 1885 prévoyait explicitement dans son article 3 que le sultan de Gob'aad conservait l'administration des Afars (voir chapitre 1-2).

Ces territoires occidentaux ont un statut juridique différent : ce sont des protectorats ²²² et non des colonies. En effet, si le traité de 1862 est explicitement un abandon de souveraineté sur la zone entre Raïssâli et Douméra, pour le reste de la côte et l'intérieur, les traités conclus dans les années 1880 sont moins complets. L'accord du 21 septembre 1884 avec Tadjoura est un protectorat, le sultan n'y cède pas la propriété du sol et conserve son statut. La donation de son pays par le sultan de Gob'aad le 14 décembre 1884 se réfère au précédent, c'est donc également un protectorat. Le traité du 2 janvier 1885, avec le même sultan, prévoit explicitement le maintien du sultanat, en charge des «affaires des Danakils» (art. 3), la France s'engageant «à protéger le Sultan». Sur les territoires de Tadjoura et Gob'aad, le passage du protectorat à la colonie se fera par étapes, formelles puis pratiques, entre les deux Guerres mondiales ²²³.

En revanche, le Sud connaît une évolution différente. En effet, par le traité du 26 mars 1885, les chefs issas «donnent leur pays à la France pour qu'elle le protège contre tout étranger», mais ne renoncent pas à leur statut, créant donc également un protectorat. Or une installation coloniale se fait sur cet espace. Sans se poser de questions, des voies de fait créent une colonie sans fondement juridique mais sur des bases politiques. Cela montre une nouvelle fois que le droit traduit la réalité mais ne la fabrique pas :

«Toute une série de documents indique que la possession française de Djibouti n'est que de facto jusqu'en 1917; or, l'occupation d'un territoire repose toujours sur un document que l'occupant peut utiliser comme revendication légitime, d'où l'importance de la concession ferroviaire, tant mieux si les rails la légitiment» ²²⁴

Ce n'est qu'après la première définition des espaces intérieurs, qui assimile donc à une colonie l'espace autour du port de Djibouti et de la voie de chemin de fer, que se pose la

«question (...) de savoir si le traité passé avec les Chefs Issas, le 28 mai 1885, attribuait à la France une propriété sans réserves du sol ou un simple protectorat et (...) conférerait le droit à l'administration locale d'allotir le territoire et de l'aliéner, à titre onéreux ou gratuit, sans l'adhésion générale des chefs indigènes. La réponse à cette question n'est pas douteuse. Les Chefs Issas (...) s'étaient seulement placés sous la protection de la France et la propriété du sol continuait de leur appartenir (...). Le nouvel accord, signé avec les Chefs Issas le 31 août dernier, a fait cesser cette situation dangereuse» ²²⁵.

En effet, le 31 août 1917 un nouveau traité est conclu entre la France et des chefs «représentant les trois branches de la race Issa, première occupante du territoire actuel de la Côte française des Somalis» qui

«déclarent faire cession en toute propriété au Gouvernement français des côtes, havres, rades, îles et territoires occupés de temps immémorial par les tribus issas susdénommées, dans la limites des frontières reconnues par les actes diplomatiques existants. Cette cession confirme les accords conclus en 1885, ratifie tous les actes de possession et de propriété accomplis par l'autorité française dans les territoires sus-indiqués et autorise tous les actes de même nature qui pourraient intervenir ultérieurement.

²²² Le «protectorat colonial (...) se distingue de la colonie dans la mesure où un territoire colonisé subit une administration directe et fait partie intégrante de la métropole, tandis que le territoire sous protectorat conserve, du moins sur le plan interne, une relative autonomie», Buirette (Patricia), in *Encyclopaedia Universalis*, «Thesaurus», article «Protectorat», 2002. On peut y ajouter la question de la souveraineté, et donc la capacité à concéder le sol ou le sous-sol, voir *infra*.

²²³ ANOM, fond ministériel Contrôle 804, rapport Norès, n° 31, 6/4/1911 : «La France exerce un droit de souveraineté directe sur les pays issas, sur Rood Ali, Sagallo et sur les assobats, anciens sujets du sultan de Raheita, et que les sultanats de Gobad et de Tadjourah ont placés sous notre protectorat».

²²⁴ Van Gelder de Pineda (Rosanna), [1995], p. 319.

²²⁵ ANOM, Contrôle 804, rapport de Fillon du 10/9/1917.

Cette ratification est faite sans réserve d'aucune sorte et comprend tous les droits de propriété, possession, jouissance et servitudes généralement quelconques» (art. 2).

En ce qui concerne le reste du territoire, le 7 novembre 1916, un arrêté le passe entièrement sous administration directe théorique :

«le District Dankali comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race Dankalie et qui s'étendent de la frontière de l'Erythrée jusqu'à la limite des pays Issas, y compris le Sultanat de Tadjourah et le territoire des Débénéhs.»

Le district issas n'est pas modifié, ni sa limite, c'est le district dankali qui est élargi aux protectorats, affirmés alors comme des colonies, sans que ne soit jamais prise la peine d'aller faire valider cette décision par les chefs locaux. Cet arrêté supprime la seule limite intérieure objective et ne conserve que la ligne floue entre Afars et Issas, sans la préciser.

Sauf entre mars 1919 et avril 1921 ²²⁶, un seul fonctionnaire à Djibouti est en charge de l'administration des deux districts ²²⁷, qui sont donc regroupés de fait. Cela explique que l'imprécision de la limite ne pose pas de problèmes. Dans l'intérieur du pays se trouvent le plus souvent des militaires, qui remplissent plus des missions de surveillance et de maintien de l'ordre que d'administration ²²⁸.

La souveraineté sur l'ensemble du territoire, affirmée par le décret de 1916, reste très théorique, comme le montrent les hésitations autour de l'occupation effective de Tadjoura. Dès avant 1900, des troupes indigènes sont chargées de la surveillance du territoire, en particulier de la voie ferrée. Une milice indigène, créée en septembre 1900, est remplacée par des postes de police en juin 1901. Afin d'affirmer la présence française en CFS, des troupes coloniales y sont envoyées. En juin 1910, une brigade de gardes indigènes est mise sur pieds, dont les soldats sont des tirailleurs sénégalais placés «hors cadre». En 1912 ²²⁹, puis en 1913, un projet d'occupation effective de Tadjoura est élaboré, avec l'utilisation de ces troupes. Mais il n'est pas mis en œuvre, car il «pouvait présenter, malgré les bonnes dispositions du Sultan le caractère d'une expédition, en raison de l'hostilité des tribus danakils» ²³⁰. En 1915, suite à la condamnation de trafiquants d'esclaves, une installation à Tadjoura est de nouveau proposée par le gouverneur mais, malgré l'accord de principe du ministère, elle n'a pas lieu ²³¹.

Après la Première Guerre mondiale, les troupes sénégalaises sont présentes en trois points : Obock, Khôr 'Anghar et Ali Sabieh. En 1920, le gouverneur Jules Lauret «avait obtenu du sultan Mohamed Ibrahim que le pavillon français fut arboré sur la ville et que trois ascaris y fussent maintenus en permanence

²²⁶ Entre mars 1919 et avril 1921, l'administration du district dankali est confiée à l'officier ou au sous-officier en charge du poste d'Obock. Le district issas reste sous administration civile depuis Djibouti.

²²⁷ ANOM, Contrôle 806, mission Merly, rapport du 15/4/1925.

²²⁸ Au début des années 1920, les chefs de poste d'Ali Sabieh sont des sous-officiers. Au même moment, à Obock, il y a des alternances entre titulaires civils et militaires.

²²⁹ ANOM, 3G2, Obock, «Correspondance générale (1901-1917, 1919)», lettre du gouverneur au chef de poste, 2/5/1912 : «J'ai l'honneur de vous informer que les négociations engagées avec le Sultan et les chefs danakils en vue de l'occupation de Tadjourah n'ont pas abouti».

²³⁰ ANOM, Affaires politiques 121/4, rapport au ministre de la direction des Services militaires des Colonies, 24/10/1921.

²³¹ ANOM, Affaires politiques, 121/4, lettres des 29/4/1915 et 10/6/1915.

comme garde pavillon. (...) [Mais] l'attitude de la population indique donc assez que nous serions mal accueillis»²³². L'occupation de Tadjoura est cependant de nouveau envisagée en 1921 afin

«d'affirmer notre souveraineté sur ces territoires (...) et (...) de nous permettre de tenir les engagements que nous avons pris (...) relativement à la répression de la traite des esclaves et de la contrebande des armes»²³³, mais «il appartient au Département en possession des éléments d'appréciation, de décider de l'opportunité de l'établissement effectif de la souveraineté française dans cette région jusqu'ici indépendante, en fait»²³⁴.

Malgré le soutien des Affaires politiques, et la pression du ministère des Affaires étrangères en faveur de l'occupation afin d'arrêter la traite esclavagiste, le cabinet militaire des Colonies estime que, pour garantir le succès d'une telle opération, d'importants moyens sont indispensables (des casernements corrects, des effectifs importants, un navire de guerre...²³⁵). Or ces moyens manquent et, politiquement, l'inaction est préférable à l'échec. Le projet est donc abandonné une nouvelle fois ; l'administration se contente d'acheter un «boute mixte, à voile et à moteur, blindé, armé de canons de 37 mm et d'une mitrailleuse»²³⁶ pour assurer la surveillance des côtes. Les troupes sénégalaises sont rapatriées à Madagascar en mai 1922, «le Gouverneur estimant que la seule unité militaire dont il disposait était d'une part insuffisante pour mener à bien l'occupation de Tadjourah, d'autre part inutile pour la police du Chef-lieu»²³⁷ et leur départ allège le budget local.

Après la Première Guerre mondiale, sans être définis par un texte, deux postes administratifs existent. Obock, qui était un poste militaire depuis le 31 janvier 1916, redevient civil avec la nomination d'Augustin Baixas comme chef de poste le 8 janvier 1921. Par ailleurs, «le sergent d'infanterie coloniale Achilli est désigné comme chef de poste administratif d'Ali Sabiet (kil. 90)» par un arrêté du 24 août 1921. Une autre aspect de l'administration de la colonie a des implications territoriales : la gestion foncière. Le gouvernement de la colonie attribue des concessions de terrain sur le domaine public²³⁸. Le 28 décembre 1899, un arrêté crée des zones urbaines, suburbaines et rurales, à des fins d'organisation et de taxation²³⁹. Sans s'interroger sur leur fondement juridique (voir *supra*), l'administration délivre des concessions (pour des résidences, des commerces ou des industries) à des conditions avantageuses. Elles sont d'abord gratuites, puis payantes après la promulgation d'un arrêté du 13 novembre 1899, qui rentre en application en 1910²⁴⁰ : en ville 1,2 à 2 francs le m²; en banlieue, gratuit jusqu'à un hectare; en campagne, gratuit

²³² ANOM, Contrôle 805, Mission Leconte, rapport du 28/4/1921, p. 13 et 14.

²³³ ANOM, Affaires politiques 121/4, note des Affaires politiques, 22/7/1921.

²³⁴ ANOM, Contrôle 805, Mission Leconte, rapport du 28/4/1921, p. 17.

²³⁵ ANOM, Affaires politiques 121/4, lettre de la direction des Services militaires des Colonies aux Affaires politiques, 13/8/1921.

²³⁶ ANOM, Contrôle 806, mission Merly, rapport du 15/4/1925, p. 15.

²³⁷ ANOM, Contrôle 806, mission Merly, rapport du 15/4/1925, p. 10-11.

²³⁸ C'était déjà le cas à Obock (voir chapitre 1).

²³⁹ Malheureusement nous n'avons pas trouvé le texte de cet arrêté dans les archives, nous ne connaissons donc pas les limites précises des zones. Cependant à la lecture de l'arrêté du 27/12/1934 le modifiant, on comprend que la zone urbaine ne comprenait que les plateaux de Djibouti et le cap, la zone suburbaine s'étendait jusqu'à Boûl'aos, où commençait la zone rurale : le reste de la colonie.

²⁴⁰ ANOM, Contrôle 804, rapport de Fillon du 10/9/1917. Nous n'avons pas retrouvé le texte de cet arrêté.

jusqu'à 1000 hectares. La seule mais nécessaire condition est d'utiliser et de construire sur les terrains concédés pour les conserver ²⁴¹.

Le tournant de 1924

Entre 1923 et 1926, l'administration de la colonie connaît une crise, dont la non-occupation de Tadjoura en 1921 était sans doute un premier symptôme. Cette crise se traduit par des affrontements très violents entre les dirigeants de la Côte des Somalis, arbitrés par le ministère, voire le Conseil d'Etat. Mais réduire les problèmes aux questions de personnalités n'est pas suffisant, certains des acteurs en proposent d'autres explications. C'est seulement après cette mue que les autorités coloniales parviennent à commencer à mettre en œuvre l'occupation du territoire.

Cette crise a plusieurs facettes, elle met en jeu plusieurs registres différents, qui se croisent. Nous allons essayer de les décrire et de montrer leurs interactions dans le déroulé des événements. La nouvelle direction est symbolisée par un changement de gouverneur en mars 1924.

Le premier aspect est la question du transit des esclaves, capturés en Ethiopie pour être vendus en Arabie. En dehors de la réalité de ce trafic ²⁴², la question ici est celle de la pression que son existence fait peser. La traite des esclaves est interdite par l'Angleterre depuis 1807, par la France depuis 1817, et l'esclavage est définitivement aboli dans les colonies françaises en 1848. L'acte général de Berlin de 1885, puis l'acte général de Bruxelles de 1890 reprennent et généralisent l'interdiction de l'esclavage et de la traite, que les signataires s'engagent à combattre. La Société des Nations reprend cet objectif, à partir de la convention de Saint-Germain-en-Laye signée le 10 septembre 1919, avec la convention de Genève du 25 septembre 1926. L'adhésion de l'Ethiopie à la Société des Nations en 1923 entraîne son acceptation de ce principe, validé par une loi de 1924 interdisant l'esclavage sur son territoire.

Cependant le transit d'esclaves par la Côte des Somalis, et en particulier par Tadjoura, est régulièrement dénoncé durant les années 1920, par la presse, les associations anti-esclavagistes souvent anglo-saxonnes, jusqu'au reportage de Joseph Kessel publié en 1933 ²⁴³ alors que le phénomène a probablement pratiquement disparu (voir chapitre 7-2). En 1925, un rapport administratif constate :

«L'administration locale ne sera en mesure de s'opposer de façon absolue à la traite des esclaves qu'à l'aide de ces deux mesures combinées : occupation du pays Dankali et surveillance maritime constante» ²⁴⁴.

Un deuxième élément est la structure duale du capital de l'économie djiboutienne. Les premières entreprises installées à Djibouti sont basées sur une économie de traite. Elles organisent l'échange de produits manufacturés, en particulier des armes, contre des matières premières venues de l'intérieur (café, peaux, voire esclaves...), ou même produites sur place (sel, nacre...). Il s'agit de structures faiblement

²⁴¹ Ministère des Colonies, *La Côte des Somalis. Notice à l'usage des immigrants*, Melun, Imprimerie administrative, 1903.

²⁴² Voir chapitre 7-2.

²⁴³ Kessel (Joseph), *Marché d'esclaves*, Les Editions de France, Paris, 1933, nombreuses rééditions.

²⁴⁴ ANOM, fond ministériel Affaires politiques 696, «Traite d'esclaves 1923-1937», rapport Merly, 15/4/1925, et Contrôle 806.

capitalisées, comme nous l'avons vu avec la première compagnie ferroviaire, d'une «économie de pionniers» en quelque sorte, dont les centres de décision se situent dans la région. Ses représentants les plus connus sont Paul Marril ²⁴⁵, Maurice puis Paul Riès ²⁴⁶, Antonin Besse ²⁴⁷, Henri La Fay...

L'implication de la grande finance française, et en particulier de la Banque de l'Indochine, dans le chemin de fer change l'échelle d'intervention. C'est une économie impérialiste, implantée dans plusieurs colonies, fortement capitalisée, dont la direction est en métropole. Outre le chemin de fer, c'est le cas des salines de Djibouti (dont l'exploitation industrielle est lancée en 1910, avec comme directeur jusqu'en 1921, un des fondateurs, Henri La Fay ²⁴⁸) ou autour du port, où des entreprises locales sont en concurrence avec la CMAO ²⁴⁹, liée au chemin de fer et aux Messageries maritimes et dirigée de la France. Un homme symbolise ce deuxième groupe : Charles Michel-Cote.

Ces deux économies sont en concurrence et s'opposent régulièrement ²⁵⁰, même si, bien sûr, il existe des collaborations régulières et changeantes. Un exemple est le conflit autour de la «concession La Fay» en 1922-1926 ²⁵¹. Le fondateur des salines, Henri La Fay, quitte la société en novembre 1921 et demande en janvier 1922 une concession pour monter une entreprise concurrente ²⁵². Cette concession est refusée par Lauret en avril, après l'intervention des Salines qui demandent que le terrain fasse l'objet d'une adjudication aux enchères. Après une protestation de La Fay, le ministère suggère en août au gouverneur de reprendre l'examen du dossier «sur les bases de la réglementation en vigueur». En conséquence, le 6 octobre 1922, le secrétaire général Edmond Lippmann, qui assure alors l'intérim de Lauret depuis le 25 mai, accorde la concession après avoir consulté le Conseil d'administration de la Colonie. Mais dès le 9 octobre, le ministère alerté par les Salines demande une révision de la décision, proposant d'arguer des nécessités d'extension de la ville pour annuler la concession. Le Conseil d'administration de la Colonie refuse l'annulation, qui est néanmoins décidée par Lippmann à la demande expresse du ministère le 17 novembre. A son retour en janvier 1923, Lauret propose une solution amiable avec La Fay ²⁵³, qui refuse

²⁴⁵ Dubois (Colette) [1997], p. 151-156.

²⁴⁶ Le marseillais Maurice Riès est commerçant à Aden depuis 1876. Associé à César Tian à partir de 1891, il installe de nombreuses succursales dans la région. Maurice Riès est agent consulaire français à Aden de 1897 jusqu'en 1920, et de plus représentant de la Russie à partir de juillet 1900. A partir de 1920 il laisse l'affaire à son fils Paul. Cette société commerciale longtemps basée à Aden existe toujours. Voir Prijac (Lukian) [2004], sur les débuts de la maison Riès.

²⁴⁷ Il s'agit également d'une société régionale, très présente au Yémen et en Ethiopie (Dubois, Colette [2000]).

²⁴⁸ Dubois (Colette) [2003], p. 102-105 et 109. La première concession est obtenue en 1900 par trois frères La Fay, mais leur manque de capitaux ne leur permet pas de faire face aux difficultés rencontrées et les contraint à vendre leur entreprise à des intérêts financiers en 1903. Henri La Fay reste directeur de l'exploitation et empêche en 1914 son frère Léon d'obtenir une concession à «Waramas», craignant une entreprise concurrente (ANOM, Affaires économiques 21, «Affaire La Fay»).

²⁴⁹ Compagnie Maritime de l'Afrique Orientale, créé en 1919, a hérité des concessions de la CAO présente à Djibouti depuis 1896. Pour Colette Dubois [1997], «A l'instar d'autres entreprises coloniales, les décisions se prenaient bien à Paris» (p. 158), cependant «Il ne s'agissait pas d'un groupe financier, d'un holding, mais d'un groupement d'intérêts privés» (p. 159).

²⁵⁰ En 1952 encore, lors des élections législatives, Martine est soutenu par le CFE et Magendie par Ries (ANOM, 3E7, «Renseignements 1952», rapport 4/1952).

²⁵¹ Le dossier se trouve dans ANOM, Affaires économiques 21, «Affaire La Fay». et «Affaire Henri La Fay - dossier 13».

²⁵² Le terrain qu'il demande est probablement celui qui avait été refusé à son frère en 1914.

²⁵³ ANOM, Affaires économiques 21, «Affaire Henri La Fay - dossier 13». «On ne peut se dissimuler que la position du demandeur est très forte vis-à-vis de la Colonie. A n'en pas douter, ce qui a motivé la décision de M. La Fay c'est la certitude de pouvoir s'appuyer sur la solidarité des colons, c'est-à-dire d'avoir au sein du Conseil du Contentieux,

et lance une procédure contentieuse. Après le refus du conseil de contentieux de la colonie de se prononcer en février 1924, le Conseil d'Etat annule, le 31 juillet 1925, l'arrêté du 17 novembre 1922. Mais l'administration gagne du temps. Ce n'est qu'à partir de novembre 1926 qu'elle cherche une solution, sous la pression des Salines. Finalement, La Fay ne parvient pas à monter une exploitation, et dès août 1927, le gouverneur informe le ministre :

*«j'ai par arrêté en Conseil d'Administration du 25 mai dernier, autorisé la cession à la Société des Salines de 99 hectares, 6 ares et 70 centiares de terrains, sis à Boulaos aux portes de Djibouti, qui avaient été concédés provisoirement à M. la Fay, ancien directeur de la société, par un arrêté du 6 octobre 1922»*²⁵⁴.

Le troisième aspect est le mode de recrutement, la qualité de l'administration coloniale, et ses liens avec la population coloniale. Le gouverneur Jules Lauret, nommé en septembre 1918, entre en conflit avec une partie de la population européenne à la fin de 1922, le lieu symbolique de cet affrontement est la concession La Fay. Le secrétaire général, Edmond Lippmann, est envoyé en AOF en août. Le 1^{er} octobre 1923, son remplaçant, Joseph Joulia²⁵⁵, prend ses fonctions. Henri La Fay structure alors un groupe opposé au gouverneur, auquel participent des entrepreneurs, comme Noceto, et des fonctionnaires :

*«M. Joulia a débarqué dans la colonie le 1^{er} octobre 1923. Agé de 61 ans, mais marié à une femme de beaucoup plus jeune et aimant la fête, cet administrateur a pratiqué, dès son arrivée, la politique en usage dans les vieilles colonies, et s'est tout de suite affilié au clan de l'opposition, La Fay, sous couleur de ne vouloir épouser aucune querelle»*²⁵⁶.

Le conflit devient alors très violent à la tête de la colonie, et en février 1924, Lauret est rappelé en France. Il est contraint à nommer Joulia gouverneur par intérim²⁵⁷, et Fréau, chef des districts et proche de Lauret, devient secrétaire général par intérim. A l'occasion de son départ se produisent plusieurs incidents²⁵⁸ et, Lauret à peine en mer, Fréau est démis de sa fonction. Mais la victoire de Joulia est de courte durée : en avril le ministère tranche :

*«M. Joulia ne saurait être maintenu plus longtemps dans les fonctions de gouverneur par intérim. Admis d'office à la retraite pour [sic] compter du 1^{er} mai prochain, ce fonctionnaire dont l'activité semble pour le moment se borner à satisfaire des rancunes personnelles sans aucune considération pour l'intérêt général de la colonie, devrait être rappelé en France»*²⁵⁹.

favorables à sa cause, les Membres privés du Conseil d'Administration et même quelques fonctionnaires, c'est à dire une majorité suffisante».

²⁵⁴ ANOM, Affaires économiques 21, «Affaire Henri La Fay - dossier 13», lettre du 22/8/1927.

²⁵⁵ Joseph Marie Eugène Joulia, né le 31 mars 1863 à Carcassonne. Au Congo depuis 1889, il devient administrateur en mai 1900. Il reste en AOF jusqu'en 1915 (Côte d'Ivoire, Haut-Sénégal, Niger), devient secrétaire général des Etablissements français dans l'Inde en février 1916, puis de Nouvelle-Calédonie en mars 1918, où il assure l'intérim du gouverneur de mai 1919 à janvier 1921. En octobre 1921, il est nommé secrétaire général de la Martinique, puis de la CFS le 5/8/1923. Il est mis à la retraite d'office par un décret du 25/3/1924 qui est cassé par le Conseil d'Etat le 25/6/1926. Sa mise à la retraite définitive a lieu le 1/11/1926 (ANOM, EE II 1049/1, dossier personnel de Joulia).

²⁵⁶ ANOM, EE II 1049/1, lettre de Lauret au ministère, 29/2/1924.

²⁵⁷ Il écrit au ministère : «Honneur vous proposer désigner toute urgence un gouverneur intérimaire. Secrétaire général Joulia étant à mon avis physiquement et moralement incapable diriger colonie», ANOM, EE II 1049/1, lettre de Lauret au ministère, 27/2/1924.

²⁵⁸ Le 26, une algarade a opposé leurs femmes. Lors de la cérémonie organisée pour le départ du gouverneur le 27, Lauret a refusé de saluer Joulia.

²⁵⁹ ANOM, EE II 1049/1, note pour la direction du personnel, 24/4/1924.

Avec la nomination de Pierre-Amable Chapon-Baissac ²⁶⁰ – qui restera plus de dix ans gouverneur de la CFS – un nouveau départ est donné. Il doit d'abord ramener le calme dans la population coloniale, ce qui se fait petit à petit, avec quelques crises, principalement en 1926 et 1930, qui ne sont pas sans lien avec l'occupation du territoire.

En 1926, le conflit atteint un paroxysme : après une fête qui aurait dégénéré en farandole anti-gouverneur le 25 février, Chapon-Baissac sanctionne quelques fonctionnaires ²⁶¹. Le médecin militaire Tassy est renvoyé en France le 10 mars, Alphonse Lippmann ²⁶² est rétrogradé au rang de commis de 1^{re} classe le 5 avril et Paul Marill quitte le conseil d'administration de la colonie le 2 mars en signe de solidarité. A la suite de nombreuses protestations, Chapon-Baissac est rappelé en France par un télégramme du 19 avril ²⁶³. Nous n'avons pas le détail des discussions parisiennes, mais au début le gouverneur a du mal à convaincre de la justesse de sa position, puisqu'en juillet le ministère décide de sa mutation, ce qui est une sanction, et l'en informe :

«J'ai l'honneur de vous faire connaître que, par suite de raisons de service, je me trouve dans l'obligation de vous appeler à la tête d'un autre Gouvernement colonial. Si vous le désirez (...) je vous offre la communication de votre dossier» ²⁶⁴.

Chapon-Baissac entreprend alors une défense vigoureuse. Il explique dans plusieurs courriers qu'«il y a plus de dix ans qu'à la Côte des Somalis se poursuit contre l'Administration, qu'elle qu'elle soit, un travail sournois, parfaitement conscient des fins auxquelles il tend» ²⁶⁵ et qu'à sa nomination la «situation était grave en effet. Je trouvais la population divisée en deux clans dressés l'un contre l'autre et également dominés par la peur» ²⁶⁶. Pour lui, c'est le même groupe qui a empêché l'occupation de Tadjoura, obtenu le départ de Lauret, divisé l'administration locale et organisé la cabale contre lui. Il sous-entend constamment que le but de cette faction est d'empêcher la mise en œuvre d'un contrôle du territoire qui générerait le trafic des armes et des esclaves dans lequel ses membres seraient impliqués. Et il finit par convaincre le ministère en novembre :

«A la suite des explications que vous m'avez fournies touchant l'administration de la Côte française des Somalis, j'ai décidé que vous rejoindriez votre poste à Djibouti par le bateau quittant Marseille le 31 décembre 1926» ²⁶⁷.

La découverte du territoire

C'est donc un gouverneur dont l'autorité a été renforcée par la crise qui revient à Djibouti au début de 1927. Sa mission est alors clairement d'organiser l'occupation du territoire, ce qu'il mettra constamment

²⁶⁰ Il est nommé le 25/3/1924, et arrive à Djibouti le 18/5/1924. Le 5/8/1920, Laurent Aynac, «Commissaire général aux Essences et Pétroles», avait fait une intervention auprès des Colonies demandant déjà sa nomination comme gouverneur de la CFS, qui est rejetée le 31/8/1920. Il est remplacé par Marcel de Coppet le 5/8/1934.

²⁶¹ Le procureur évoque même de possibles sanctions pénales le 27 février, mais il n'y en aura pas (ANOM, Affaires politiques 697).

²⁶² Fils de l'ancien secrétaire général (voir chapitre 7).

²⁶³ ANOM, II EE 830/3 et Affaires politiques 697, «Estime utile votre rentrée en France. J'ai en particulier à vous demander explications sur cette affaire Tassy et autres à laquelle paraissent avoir donné importance vraiment exagérée».

²⁶⁴ ANOM, EE II 830/3, lettre du 3/7/1926. Il s'agit d'une sanction, seul cas où un fonctionnaire a accès à son dossier.

²⁶⁵ ANOM, Affaires politiques 197, lettre du 17/7/1926.

²⁶⁶ ANOM, Affaires politiques 197, lettre du 17/9/1926.

²⁶⁷ ANOM, EE II 830/3, lettre du 9/11/1926.

en lien avec la traite des esclaves. Jusqu'à la fin de son séjour il mettra toutes les attaques et revers qu'il subira au compte des trafiquants d'esclaves, parmi lesquels, outre des autochtones, il comprend régulièrement Paul Marill et Henri de Montfreid. Cependant, malgré ses efforts, il ne parviendra pas à réunir d'éléments permettant de les traduire en justice ²⁶⁸.

L'occupation de l'intérieur de la colonie se déroule sur deux axes : Tadjoura et le nord, Dikhil et l'ouest. Le territoire de la colonie est alors toujours en grande partie à peu près inconnu. En avril 1923, par exemple, le chef des districts écrit au chef de poste d'Obock :

*«Comme il faudra bien nous décider un jour à visiter ces divers territoires, je vous prie de recueillir dès maintenant les renseignements suivants :
1 - déterminer sur une feuille volante, en prenant pour base les points indiqués sur la carte, les sentiers suivis ordinairement par les caravanes (...)
Puisque vous ne devez pas, pour le moment, vous éloigner de votre poste, les renseignements ci-dessus seront recueillis et recoupés auprès des indigènes les plus aptes à vous fournir ces indications»* ²⁶⁹.

Les quelques tentatives de contrôle n'aboutissent pas, du fait de la faiblesse des moyens mais également de la vigueur des résistances. Ainsi en février 1923 :

*«la vedette Curieuse de la douane, étant hier en tournée de surveillance du côté de Tadjourah, a été à l'approche d'un boutre de 50 à 60 tonnes, échoué sur la rive, reçue à coup de feu par l'équipage et par du renfort armé venu de Tadjourah.
Cette attaque sans provocation de notre part, dénote un état d'esprit qui s'explique par la gêne et les entraves que nous apportons au trafic des esclaves et au commerce des armes»* ²⁷⁰.

En 1925, une analyse de l'action administrative sur le territoire ne laisse toujours pas d'illusions :

«L'action administrative en dehors de Djibouti est à peu près nulle, et le lien entre le Gouvernement et les indigènes particulièrement fragile. (...) Toute notre activité est concentrée à Djibouti. L'arrière-pays est pratiquement inconnu; aucun contact ne s'établit avec les indigènes».
«Bien qu'aucune reconnaissance n'ait été faite dans l'arrière-pays, le Gouverneur Chapon-Baissac prétend tenir de renseignements indigènes la certitude que, derrière les montagnes de Tadjourah, s'étendrait une zone offrant des possibilités agricoles».
Aucun administrateur ne parle une langue locale. *«En pratique notre action sur l'indigène est à peu près nulle»* ²⁷¹.

Très rapidement, l'organisation administrative théorique de la colonie est refondue. Le 25 mars 1927 un arrêté rétablit le poste administratif d'Obock supprimé en 1914 ²⁷² et ajoute deux autres postes dans le district dankali, «Tadjourah et Gobad Dikkil», sans définir leurs limites. Cependant cette organisation n'a pas de répercussions concrètes. En particulier, Tadjoura n'est pas occupé et les contours du poste de Gobad Dikkil restent imprécis : Gob'aad est en réalité une zone, et nos sources n'indiquent pas comment

²⁶⁸ En 1927, une information judiciaire est ouverte à la suite de la remise supposée d'une forte somme par des supposés trafiquants d'esclaves à Paul Marill afin de «financer une intervention auprès du Gouvernement français en vue de faire interdire à M. Chapon-Baissac toute ingérence dans les affaires de Tadjourah. Il se pourrait que Monfreid associé de Marill se trouvât compromis dans cette dernière affaire» (ANOM, Affaires politiques 698/2). Mais il n'y a pas de procès.

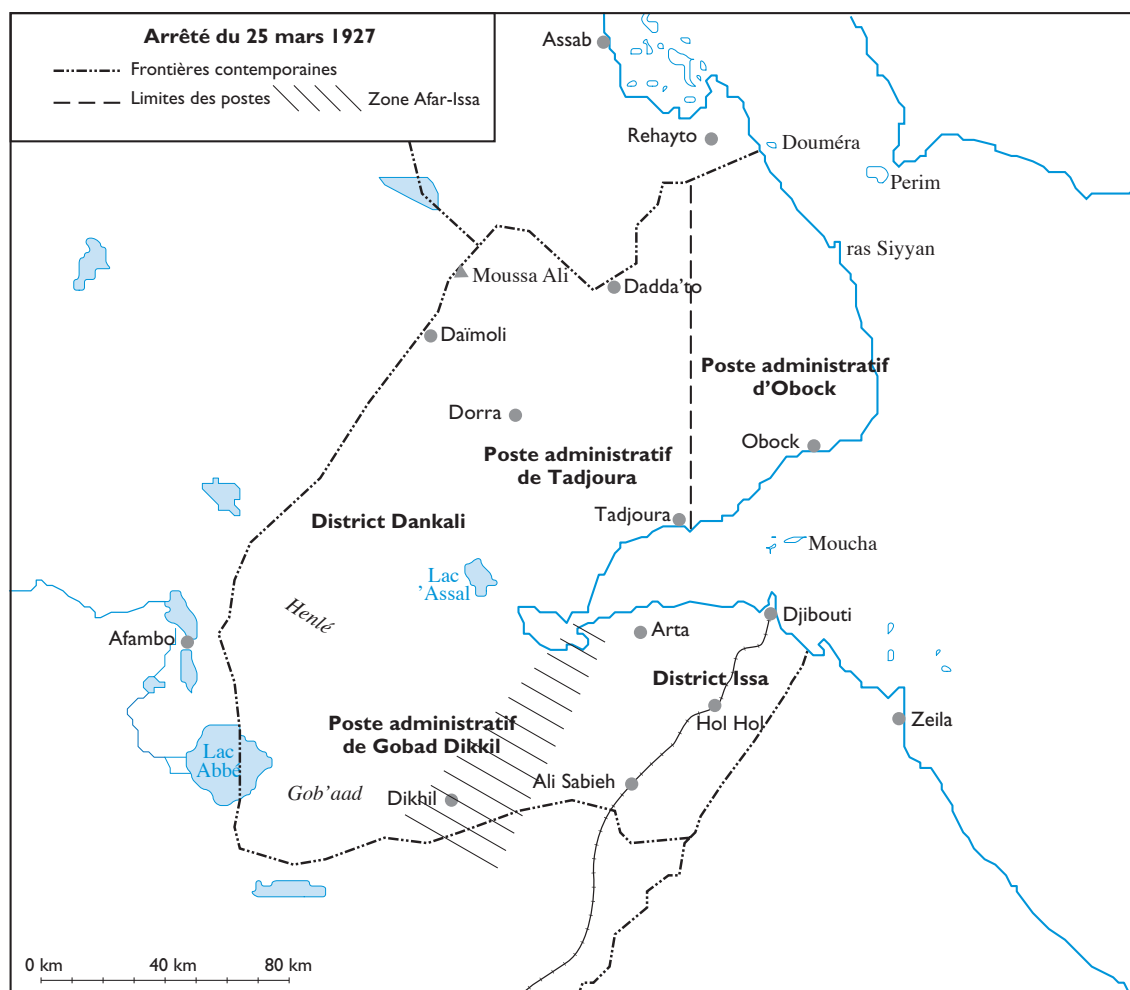
²⁶⁹ ANOM, 3G3, «Correspondance 1923-1955», lettre du 26/4/1923.

²⁷⁰ ANOM, 3G3, «Correspondance 1923-1955», lettre du 17/2/1923.

²⁷¹ ANOM, Contrôle 806, rapport de l'inspecteur Merly du 15/4/1925.

²⁷² Il y restait cependant un poste militaire.

Dikhil a été choisi comme chef-lieu. Ce poste reste virtuel, comme l'indique le gouverneur en décembre 1927 : «le poste de Gobad, déjà créé par arrêté, va être édifié et occupé incessamment» ²⁷³.



L'occasion est fournie par des affrontements qui ont lieu à partir d'octobre 1927 entre des 'Asahyammára venus de l'Awsa et des Issas, vers Gob'aad. Le 11 décembre, de nouveaux affrontements vers «Dakil» entraînent la création d'un front uni Issas-Debnés contre les assaillants ²⁷⁴. La crainte d'un embrasement généralisé fournit à l'administration l'occasion d'intervenir. Le 21 décembre un détachement militaire, dont nous ignorons l'importance, quitte Djibouti en train pour 'Ali Sabieh, puis part en reconnaissance vers «Dekkel et Gobad». Il est commandé par Arthur Diderrich, adjoint des services civils, et piloté depuis 'Ali Sabieh par Cavaillé, chef du service des Affaires politiques.

La mission a deux objectifs : «ramener le calme dans les esprits par sa présence en réconfortant sur son passage les groupements nomades, ressortissant à notre autorité, qui ont été molestés par les Assa Yamara» en allant jusqu'à Gob'aad rencontrer «Mohamed Anfareh»; trouver le meilleur emplacement pour l'installation d'un poste : «Dekkel» ou «Galamo», qui serait «moins excentrique par rapport aux

²⁷³ ANOM, Affaires politiques 696, «Traite d'esclaves 1923-1927», lettre du gouverneur au ministre, 13/12/1927.

²⁷⁴ ANOM, 1E2/1-5, «Correspondance 1927-1945», note manuscrite non signée du 20/12/1927. C'est dans ce carton que se trouve toute la documentation sur la première occupation de Dikhil, principalement les courriers envoyés par Cavaillé entre le 24/12/1927 et le 2/1/1928. Malheureusement, les compte-rendus de l'expédition ne sont pas dans les archives.

mouvements de population (transhumance et trafic caravanier)» et où finalement la mission ne passe pas ²⁷⁵ :

«Le détachement a quitté Ali Sabiet le 23 au matin, il n'est arrivé à Dekkel que le 25. Il a stationné en ce lieu le 26 et le 27. Il s'est mis en route pour Gobad le 28 au matin. (...) M. Diderich sera obligé de séjourner 48 heures à Gobad, puisqu'il y a pris rendez-vous avec Mohamed Anfareh qui sert de médiateur avec les Assa-Yamara. Selon toute vraisemblance, le détachement quittera Gobad le 1er janvier pour arriver à Galamo le 2 au soir. M. Diderich pense que, peut-être, il trouvera en cet endroit un emplacement encore meilleur que Dekkel pour l'installation d'un poste» ²⁷⁶.

La mission avance de façon prudente, craignant une attaque des nomades, mettant en œuvre les mesures de sécurité d'une troupe en environnement hostile. On peut noter la lenteur de son déplacement : elle met deux jours à effectuer le trajet 'Ali Sabieh-Dikhil, soit une quarantaine de kilomètres à vol d'oiseau; cette lenteur est sans doute due au manque d'entraînement aux déplacements en «brousse», à la lourdeur de sa logistique et aux précautions prises. Cavaillé conclut à la fin de la mission :

«Pour éviter que les Assa Yamara ne se livrent à de nouvelles incursions contre nos sujets après le départ du détachement, j'estime qu'il y a lieu de hâter l'implantation du poste. Les populations comptent sur son installation prochaine» ²⁷⁷.

Il faut quand même attendre mars 1928 pour qu'une nouvelle expédition soit prévue pour Dikhil, dirigée semble-t-il par Lucciardi, pour organiser l'installation. Elle arrive à 'Ali Sabieh le 18 mars. L'administration souhaite qu'il s'agisse d'une installation pacifique, menée en collaboration avec des chefs indigènes, et particulièrement «Hassen Hanfare» (Hásan Hanfare Lo'oytá), selon qui :

«le Sultan de l'Aoussa, Mohamed Yayou (...) voyait d'un très mauvais œil l'occupation de Dikkil et se disposerait à nous attaquer. J'ai répondu (...) que nous ne craignons pas le Sultan de l'Aoussa. J'en ai profité pour insister sur le caractère très pacifique de notre occupation, uniquement préoccupée de la sécurité et du bien-être de l'indigène» ²⁷⁸.

L'expédition est d'abord reportée le 18, puis de nouveau le 20, à cause de l'hostilité des Issas qui «à tort ou à raison (...) sont persuadés qu'Hassen Amphare va prendre possession de Dikkil avec notre aide». Un notable issa, Hassan Farah Hat, est envoyé de Djibouti le 23 pour soutenir le projet. Finalement l'expédition part le 23, et parvient à Dikhil le 26, sans difficulté particulière ²⁷⁹.

Alphonse Lippmann est envoyé à Dikhil avant mai 1928 ²⁸⁰, bien que sa nomination officielle comme chef de poste date du 11 janvier 1929. Il est assisté du gendarme Lafrance.

²⁷⁵ ANOM, 1E2/1-5, «Correspondance 1927-1945», lettre de Cavaillé du 1/1/1928.

²⁷⁶ ANOM, 1E2/1-5, «Correspondance 1927-1945», lettre de Cavaillé du 30/12/1927.

²⁷⁷ ANOM, 1E2/1-5, «Correspondance 1927-1945», lettre de Cavaillé du 1/1/1928.

²⁷⁸ ANOM, 1E2/1-5, «Correspondance 1927-1945», lettre de (Lucciardi ?), 18/3/1928, 13h.

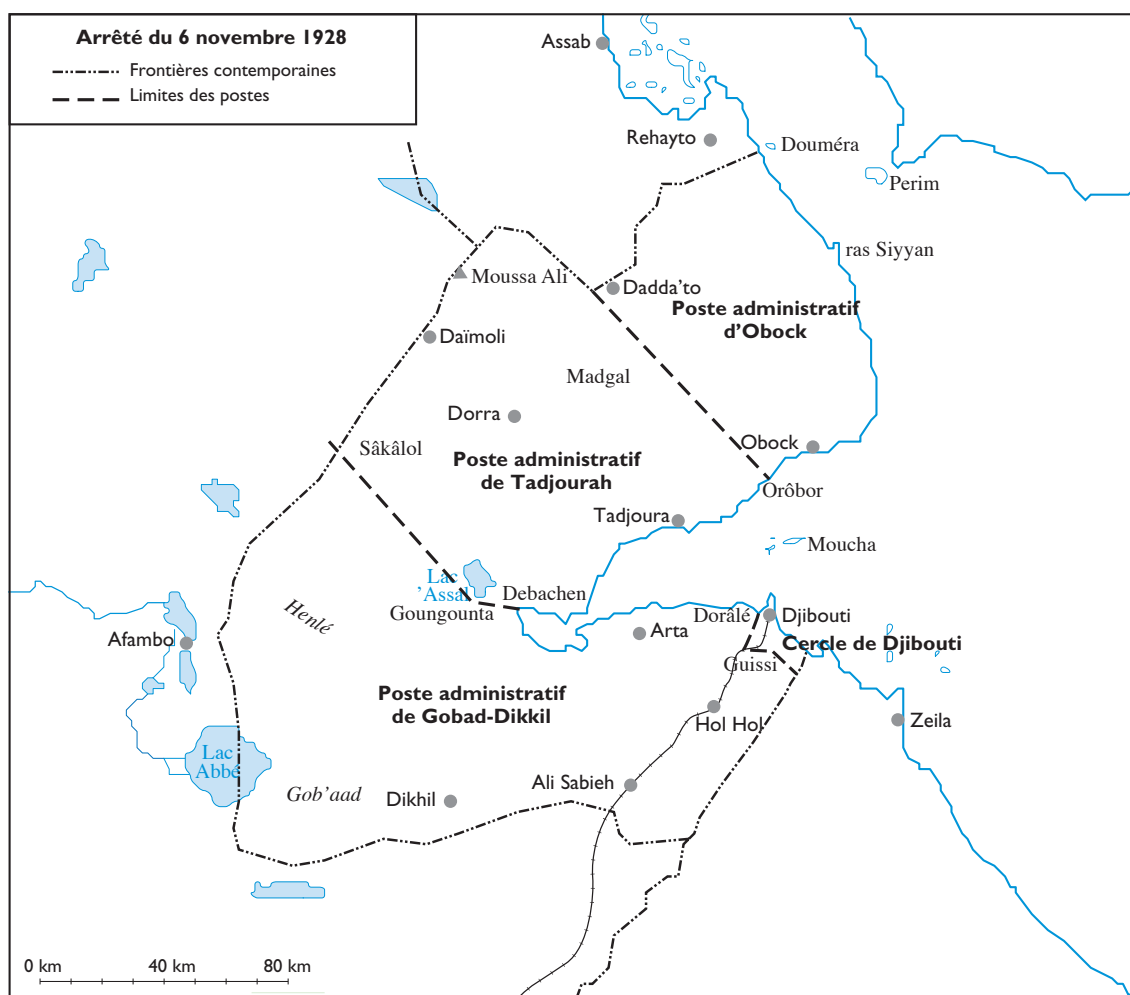
²⁷⁹ ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», «Lettre rendant compte de l'arrivée à Dikkil», 26/3/1928.

²⁸⁰ ANOM, Affaires politique 703/6, «Inspection administrative - Gobaad - 1931», mission Bagot, rapport du 2/1/1931, inspecteur Barthes, ou 4F2, «dossier Lippmann», lettre du 2/5/1928.

Michel Azenor, chef du poste administratif d'Obock depuis le 21 avril 1927²⁸¹, est nommé chef du poste de Tadjoura le 18 janvier 1928. Il est installé à Tadjoura depuis le 6 août 1927²⁸² et en rend compte au gouverneur²⁸³. Nous n'avons pas trouvé de récit plus précis de cette occupation dans la documentation.

Le 2 mai, Azenor est remplacé à Tadjoura par Christian Garçon, qui lui avait succédé à Obock, puis il y est renommé le 18 novembre, après que le poste a été officiellement délimité. Il y meurt, peut-être empoisonné²⁸⁴, le 28 décembre 1928.

Un an après sa promulgation, l'arrêté du 25 mars 1927 est concrétisé sur le terrain : les postes sont installés. Il reste maintenant à mettre au point la structure administrative idoine et à fixer les limites. C'est ce qui commence à se faire en novembre 1928.



²⁸¹ Il a obtenu un «témoignage officiel de satisfaction» pour son travail à Obock en décembre 1927.

²⁸² ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Correspondance - 1927-1943», lettre du 9/2/1928.

²⁸³ ANOM, AE3-4, «rapport 1927-1943», note de renseignement politique sans date, arrivée le 13/8/1927, par Azenor : «J'ai fait comprendre [aux Okals] que nous avons été obligés d'occuper Tadjourah, dernier repaire des négriers en Afrique, par suite de l'intervention, à la Société des Nations, des Italiens qui cherchent à nous susciter des ennuis pour s'emparer des territoires danakils».

²⁸⁴ En 1942 on soupçonne encore son ex-compagne Kadidja Ali, issa, après la mort d'un vétérinaire, Roth (ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Correspondance - 1927-1943», lettre du 11/4/1942). Cependant le diagnostic officiel est que «M. l'administrateur Azenor est bien décédé, le 28 décembre dernier, aux environs de Tadjourah, d'un arrêt brusque du cœur consécutif à une congestion pulmonaire double» (ANOM, 3G3, «Correspondance (1923-1955)», lettre du gouverneur au chef de poste d'Obock, 9/1/1929).

Le 6 novembre 1928 un arrêté supprime les districts et crée le cercle de Djibouti, *«le surplus du territoire de la colonie est réparti entre les postes administratifs d'Obock, de Tadjourah et de Gobad-Dikkil, qui relèvent directement du gouverneur»* (art. 4). Le même jour, un arrêté crée un peloton méhariste, mais il n'est publié que près d'un an plus tard, peu avant sa modification le 4 septembre 1929.

Si des limites géographiques entre les circonscriptions sont définies, une organisation parallèle est également organisée : celle des populations administrées, qui franchissent les limites administratives en fonction de leurs besoins. L'administration essaye de s'adapter à cette réalité, avec l'article 6 qui précise :

«les fractions nomadisantes ou secondaires continuent à dépendre de leurs chefs naturels et par voie de conséquence, du poste administratif sur lequel sont installés ces chefs et la fraction principale de la tribu. (...) Les difficultés et les conflits d'attribution pouvant résulter de l'instabilité des groupements indigènes, du caractère nomade des populations seront réglés par le gouverneur».

En d'autres termes, aux limites que l'on peut tracer sur une carte sont superposées des limites humaines, politiques, celles des territoires de pâturages et de nomadisation, qui fluctuent selon les années et les circonstances.

Tracer ces limites sur une carte contemporaine est plus ou moins simple. La séparation entre les postes d'Obock et de Tadjoura est *«une ligne droite idéale reliant la pointe Orobou à la frontière italienne en passant à égale distance des dépressions dites Madghoul et Andobba»* (art. 5a). Le premier point correspond à l'actuel Orôbor, à l'ouest d'Obock ²⁸⁵. La localisation des deux autres est plus délicate. Il existe un oued «Madgal» au sud de Dadda'to qui est déjà mentionné sur la carte de 1939; en revanche Andobba ne correspond à aucun toponyme postérieur. On ne peut donc que supposer une ligne à l'est de l'oued Madgal. Comme le texte précise que cette ligne va jusqu'à la frontière italienne, nous l'avons tracée jusqu'à l'angle que fait la frontière à l'ouest de Dadda'to. La limite entre les postes de Tadjoura et Dikhil est définie par :

«une ligne droite allant de Debachen au lieu dit Goungounta et de ce point à la frontière éthiopienne, la piste caravanière de Goungounta au lac Hally. Les lieux dits Goungounta, Carcara, et tous ceux généralement placés sur ladite piste sont du ressort territorial du poste administratif de Tadjourah» (art. 5b).

Debachen n'est pas sur les cartes, mais le texte précise qu'il se trouve *«dans la baie du lac Salé, au nord du Ghubbet-Kharab»* (art. 6b) ²⁸⁶. Goungounta se situe à 3 kilomètres de la rive sud-ouest du lac 'Assal. La localisation du lac Hally (ou Ally), qui est mentionné sur la carte Chaurand, sera l'objet de controverses à partir de 1938, nous y reviendrons au chapitre 4. Sur la carte de 1939 ce lac est indiqué à l'emplacement des actuelles sebkhas (dépressions salées) de Sâkalol et Harrâlol. Nous n'avons pas identifié Carcara.

Ces limites divisent le territoire en quatre zones, dont le statut formel est légèrement différent (poste ou cercle), mais qui relèvent toutes directement du gouverneur. Cependant cette organisation reste hésitante. Le différentiel d'administration entre Djibouti et l'intérieur du territoire est tel que l'unification

²⁸⁵ Indiqué «Orobori Ela» sur la carte de 1939.

²⁸⁶ Cette baie n'est indiquée que sur la carte Marine de 1894, qui donne ce nom à la baie au nord-ouest du Goubbet.

administrative théorique est incompatible avec les réalités, en particulier hiérarchiques, de l'administration. En effet, le responsable du cercle de Djibouti, Jourdain, est administrateur alors que les responsables des postes intérieurs ont des statuts bien inférieurs. A Obock, Pierre Daney est adjoint des services civils, son successeur en 1930, Albert Pitou, est «garde principal». A Tadjoura, après la mort d'Azenor (administrateur adjoint), c'est le commandant de la garde indigène Rossat qui occupe le poste. Ses successeurs sont sous-chef de bureau (Collat), puis adjoints des services civils (Lucciardi, suivi de Berger).

La compétence administrative requise en «brousse» est sans doute moins importante, la population à administrer moins nombreuse, les nomades sont moins gérés que les sédentaires, et le personnel colonial bien formé est rare ²⁸⁷.

Le 11 décembre 1930, date de son retour à la colonie après un congé, Jourdain, administrateur de première classe, est nommé commandant «des territoires des postes de Tadjourah, d'Obock et de Dikkil» ²⁸⁸. Il en propose très rapidement une nouvelle organisation :

«J'ai l'honneur de soumettre (...) le projet d'arrêté portant création d'une circonscription administrative des territoires extérieurs. J'ai cru utile de donner à cette nouvelle unité territoriale (...) une dénomination qui puisse la distinguer très simplement du cercle de Djibouti en l'appelant cercle des Adals. Ce nom (...) [est] un vieux mot, un mot historique qui servait à désigner les populations établies sur les territoires qui forment actuellement la Côte française des Somalis. Et comme le commandement de cette circonscription naissante s'étend sur tout le pays à l'exception de la ville de Djibouti, il est logique à mon avis de faire revivre ainsi cette appellation» ²⁸⁹.

Cette proposition est acceptée et, le 24 décembre 1930, les trois postes administratifs sont regroupés en «une circonscription administrative des territoires extérieurs dite "cercle des Adals"» (art. 1), dirigée par un administrateur en poste «provisoirement» à Djibouti. Le territoire est donc divisé en deux parties, Djibouti et le reste, comparables hiérarchiquement et rattachées au gouverneur ²⁹⁰.

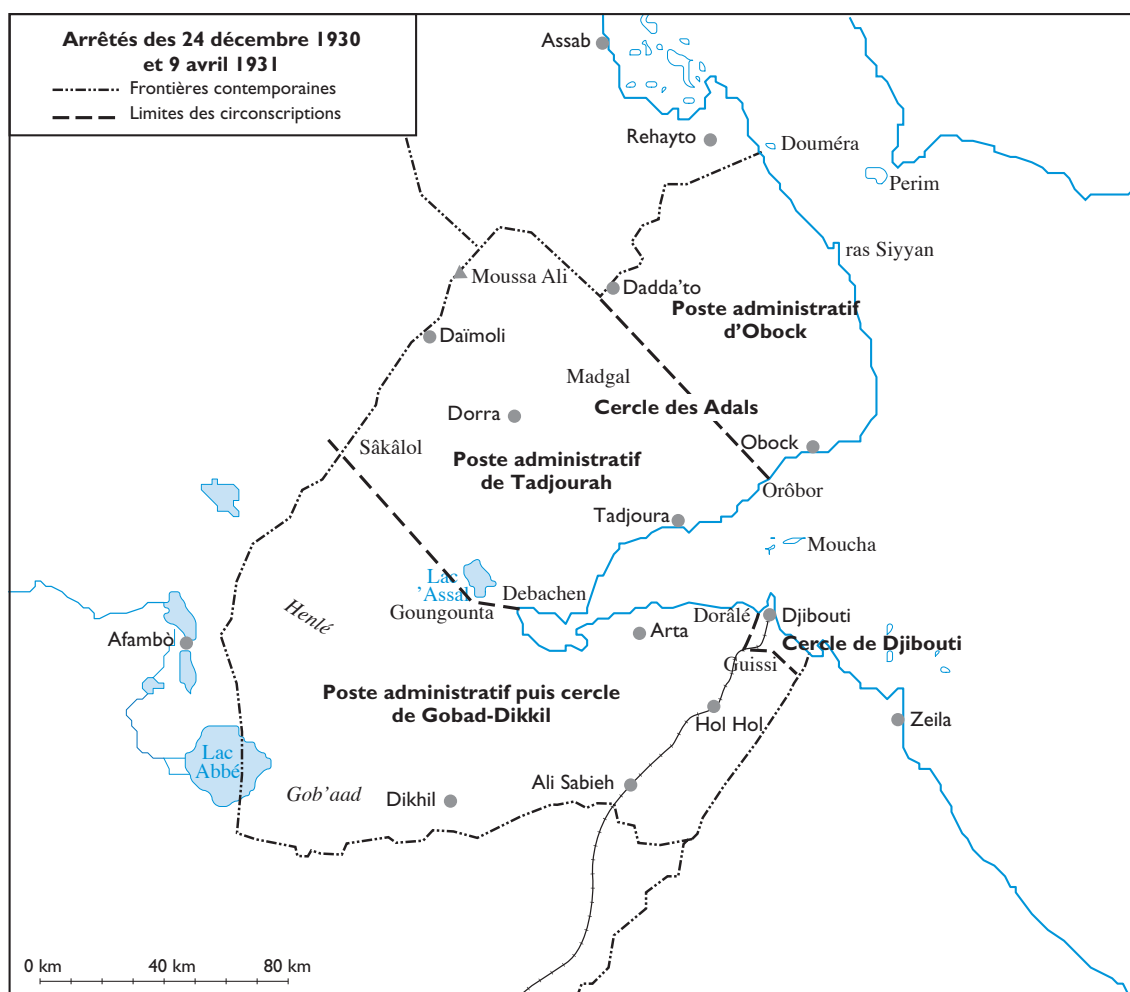
Mais cette structure ne correspond pas aux besoins, puisque le 9 avril 1931 un arrêté réorganise le territoire en trois circonscriptions administratives, dénommées cercles : Djibouti, Dikkil-Gobad et Adaels; la dernière regroupe les postes de Tadjoura et Obock et son chef-lieu est provisoirement Obock (art. 3). Les postes ne sont pas mentionnés par l'arrêté, ils sont cependant maintenus puisque des responsables sont nommés à Tadjoura et à Obock de façon continue, le responsable du poste de Tadjoura étant aussi celui du cercle à partir de l'arrêté du 18 février 1932 qui fixe «le chef-lieu du cercle des Adaëls (...) à Tadjourah».

²⁸⁷ Les gouverneurs se plaignent souvent de la faiblesse quantitative et qualitative des fonctionnaires sous leurs ordres. Voir par exemple la lettre de Chapon-Baissac au ministère du 2/9/1926 (ANOM, EE II 830/3) : «J'ai déjà eu l'occasion de vous exposer la manière défectueuse dont s'est généralement opéré ici le recrutement du Personnel. Des cadres locaux où il est possible d'accéder sans titres, ont accueilli en qualité d'auxiliaires d'abord, de fonctionnaires réguliers ensuite, des personnes ne possédant ni l'instruction ni la culture et ne présentant pas les garanties morales que l'Administration est en droit d'exiger de ses agents. (...) Je constate simplement que leur formation professionnelle est nulle.»

²⁸⁸ Il était auparavant chef des districts Issa et Danakil depuis le 30/4/1928, alors qu'il était administrateur de 2^e classe, puis commandant du cercle de Djibouti jusqu'à son départ en France en avril 1930.

²⁸⁹ ANOM, 3G3, «Correspondance (1923-1955)», lettre de l'administrateur Jourdain, 16/12/1930.

²⁹⁰ Il est difficile de comparer quantitativement le personnel des deux structures, mais elles ont des chefs de même rang.



Le territoire est ainsi divisé en trois espaces administrativement équivalents : la ville de Djibouti (avec la portion de côte jusqu'au Somaliland); le Nord qui recouvre approximativement les parties françaises des sultanats de Tadjoura et Rehayto; et le Sud qui regroupe environ le sultanat de Gob'aad, les zones issas et le chemin de fer. Cette organisation va rester en place sans modification sensible jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

Le premier espace, le «Cercle des Adaëls» ²⁹¹, correspond à l'installation historique, les côtes du nord du golfe jusqu'au Goubbet, incluant le lac 'Assal. Sa limite occidentale reprend la direction de celle traditionnelle du sultanat de Tadjoura, du lac 'Assal à la dépression salée (sebkha) de Sâkâlol ²⁹². Elle passe cependant plus au sud, y intégrant une des pistes caravanières qui joignent le lac 'Assal à l'Ethiopie ²⁹³. Sa division en deux postes, de même, se rapproche de limites traditionnelles sans s'y conformer tout à fait. Comme nous l'avons vu au chapitre 1, la limite côtière entre les sultanats de

²⁹¹ Morin (Didier) [2004], p. 35) : «Le nom Adal est d'abord un usage éthiopien». C'est, pour le dire simplement, le nom éthiopien des Afars. L'Adal est un royaume mentionné dans les chroniques éthiopiennes. Le groupe familial «traditionnellement» en charge du sultanat de Tadjoura s'appelle «Adâ'al». «Adaël» est une transcription inventée par l'administration qui mélange ces idées, illustrant la confusion des identifications.

²⁹² Morin (Didier) [2004], «Les frontières conventionnelles du sultanat [de Tadjoura] sont (...) : 'Asal-Fudusá-da (Fudusá-da de 'Asal, à Dabrimá, au nord ouest de Sakalol) et Sebba'ó-d dabá (le col de Sebba'ó, entre le petit massif de Gangá, derrière 'Asab, et le Helági) sur le territoire du sultanat de Rahaytó», p. 253.

²⁹³ Cette piste fait partie des «routes du sel» mentionnées par Colette Dubois [2003], pp. 48-53, en particulier p. 51, piste 'Assal, Alol, Balho, puis en Ethiopie jusqu'à Sardo, elle continue vers le Wollo par Bati ou Desse. L'autre grande piste passe par Yoboki et Afambo.

Rehayto et de Tadjoura au début des années 1880 était à Raïssâli selon les explorations de l'époque (voir chapitre 1), soit 25 kilomètres plus à l'ouest.

Le «Cercle de Gobad-Dikkil» est une zone à la fois pionnière et doublement hétérogène. D'abord par la volonté affirmée par l'administration d'une zone «multi-ethnique» comprenant des Afars et des Somalis. Son second caractère hétérogène vient de ce que par cet espace passent les avancées françaises vers l'intérieur de la Corne, puisque le Nord et le Sud sont bloqués par des présences européennes. La première pénétration se fait par le chemin de fer à l'est de la zone. S'y ajoutent, à partir de la fin des années 1920, les incursions vers l'ouest et l'Awsa. Le chemin de fer conserve malgré tout une attention particulière, avec la présence constante d'un poste à 'Ali Sabieh, chargé de protéger la voie et de surveiller les passages. Si la question de l'autonomie de la zone ferroviaire se posera régulièrement, comme nous le verrons au chapitre 5-1, le maintien d'une zone débordant la sphère de contact entre les grands groupes nomades identifiés ne sera jamais remise en question.

Enfin le cercle de Djibouti représente la partie moderne, sédentaire et industrielle, de la colonie. C'est là que vivent les Européens (environ 2% de la population officiellement) – dans la seule agglomération du territoire –, que se trouvent les entreprises coloniales et capitalisées, y compris les Salines, et bien sûr le port. C'est en superficie de loin la plus petite partie du territoire sur laquelle vit, d'après le recensement effectué en 1931 (voir chapitre 6-1), environ 15% de la population. Les non-Européens y représentent tout de même près de 90% des habitants.

Deuxième partie

Transformer les frontières

(des années 1920 à l'indépendance)

Chapitre 3

Evolutions des frontières

Une fois les premières frontières inventées puis reconnues, les espaces se précisent et les territoires émergent pour les nouveaux arrivants. Bien sûr, les habitants ont déjà des représentations politiques et sociales de leurs territoires. Mais les nouveaux Etats qui sont arrivés à la fin du XIX^e siècle autour du golfe de Tadjoura (France, Italie et Angleterre mais aussi la nouvelle Ethiopie) vont devoir confronter leurs visions et ambitions, et les marquer sur le terrain. Nous allons étudier comment cette compréhension du territoire vont faire évoluer deux frontières : la partie occidentale de la Côte française des Somalis et le territoire ferroviaire.

3-1 – A la recherche de la frontière occidentale (1928-1944)

Durant les premières décennies du XX^e siècle, la question de la frontière occidentale de la Côte française des Somalis n'est plus abordée, elle semble ne plus exister. Les accords franco-éthiopiens de 1897 ont créé une limite virtuelle (voir chapitre 2-1) mais ensuite les deux pays ne s'en soucient plus. Ce n'est qu'à partir de 1927 que l'administration coloniale de la CFS commence à s'occuper de l'intérieur du territoire, outre la zone du chemin de fer, avec l'installation d'un poste administratif à Dikhil (voir chapitre 2-3). Entre la France et l'Ethiopie se trouve le territoire de l'Awsa dont le sultan, vassal théorique du *negus* mais quasiment indépendant en fait, entretient une armée irrégulière et gère un trésor ¹. C'est vers cet espace que, dans les années 1930-1940, la France va tenter une extension territoriale :

«L'avance que nous avons prise grâce à notre position géographique, à la construction de la route Ali-Sabiet-lac Abbé, aux bonnes relations nouées avec le Sultan de l'Haoussa, et à l'espoir que l'on peut avoir d'une issue favorable aux pourparlers engagés avec le Négus au sujet de concessions agricoles dans ce pays, permettra sans doute de faire tomber définitivement cette province dans notre zone d'attraction économique et de l'ouvrir aux initiatives françaises» ².

A partir de la création du poste de Dikhil, une lente progression vers l'intérieur de la colonie se met en place, qui correspond à l'appropriation du territoire par l'administration coloniale. Elle prend deux formes différentes : civile avec la construction d'un réseau «routier» et d'un embryon d'administration, militaire avec des patrouilles «méharistes» et des postes fixes. Mais auparavant un premier acte politique marque la

¹ Aramis Houmed Soule [2005].

² ANOM, 4F2, «dossier Lippmann», rapport de Ch. Beau, 20/12/1929, p. 11.

maîtrise du territoire par la France : la condamnation à l'exil du sultan de Gôb'aad et la suppression consécutive de ce sultanat.

Le premier besoin de l'administration coloniale est la connaissance du territoire. En 1929, le gouverneur demande à un géologue, Dreyfus, de recenser les espaces qui pourraient être consacrés à la culture, pour sédentariser les nomades. Son rapport, en septembre, accompagné de la carte ci-dessous, nous donne une idée des connaissances topographiques sur le territoire par l'administration. Dreyfus conclut :

«Je note tout particulièrement combien nous seront précieux les quatre lacs qui sont limitrophes à l'Aoussa. Le traité franco-éthiopien réserve expressément à la France la propriété de ces lacs»³.

C'est la première mention du rôle des lacs, non comme barrière mais comme ressource potentielle. Cependant ces lacs ne sont en fait pas identifiés. C'est encore la représentation de la carte Chaurand qui est utilisée. Les lacs de l'Awash ne sont pas connus, la superficie du lac Abhé est très sous-évaluée. Plus au nord, dans la «région pratiquement inconnue», les lacs indiqués sont fantaisistes. Seules les côtes et la région du chemin de fer sont relativement bien connues.



La suppression du sultanat de Gôb'aad

Un épisode symbolise l'appropriation du territoire par l'administration française : la suppression du sultanat de Gôb'aad en 1930. Tout commence officiellement par un incident fin mars :

³ ANOM, Affaires économiques 21, rapport Dreyfus, 13/9/1929.

«Dans la nuit du 28 au 29 mars 1930 et en l'absence du chef de poste de Dekkel venu à Djibouti, des indigènes de la tribu Debenéh, sujets français résidant à Gobad en territoire français, ont pénétré en pays haoussa et assassiné pendant leur sommeil (...) 15 Gallélas sujets de Yahiou. Les victimes, des femmes et des enfants en majorité, ont été mutilées. (...) Les Debenéh, au lieu de retourner sur leur propre territoire, se retirèrent à Maro chez les Issas; le but de cette manœuvre était net : détourner sur les Issas la réaction attendue des Gallélas de manière à faire renaître le vieux conflit entre Issas et Aïssa Amara, entre les populations de la Côte française des Somalis et celles de l'Haoussa. Certaines raisons (...) permettent de croire que les instigateurs de ces assassinats étaient les frères Loïtah-Houmed-Ampharé et Hadji Ali-Houmed Loïtah, sultan et vizir de Gobad»⁴.

Dès le 2 avril, le gouverneur Chapon-Baissac décide l'interpellation de ces deux présumés coupables, alors qu'ils sont à Tadjoura :

«J'ai l'honneur de vous prier de m'envoyer par le premier boutre quittant Tadjourah, Ampharé Loïtah et Hadji-Ali. Je vous signale à titre confidentiel, que ces deux personnages ont fomenté une attaque des Débenéhs contre les Galleilas en territoire Haoussa. Leur départ récent pour Tadjourah a eu pour motif leur intention de se ménager un alibi. Leurs agissements, que je connaissais, et qui viennent d'aboutir à des meurtres, coïncident avec la prise de contact qu'ils ont eu avec de Monfreid pour préparer le passage de la mission Kessel que Loïtah a, spontanément, accompagné ou fait accompagner»⁵.

Le 6 avril, Jean-Louis Lanfranchi, adjoint du commandant de Dikhil, Alphonse Lippman depuis le 18 janvier, rejoint le campement «Debenéh» à «Bortahel» (au sud-est du lac Abhé), accompagné de six hommes. Il y est confronté à une troupe de quatre cents guerriers en formation de combat. Après des discussions avec les nomades, il estime que les vrais responsables du massacre sont les «Ibrahimto»⁶, «surtout Hassein Anfare et Hadji Ali»⁷.

Deux analyses s'opposent, à l'intérieur de l'administration, sur la responsabilité politique des événements. Tous sont d'accord pour impliquer le vizir, *hadj* 'Ali Húmmad⁸. En revanche, il y a un débat autour de deux autres protagonistes. Le gouverneur, incrimine son demi-frère, sultan debné depuis 1905, Lo'oytá Húmmad (fils du signataire des traités de décembre 1884 et janvier 1885, Húmmad Lo'oytá). Le commandant du cercle de Dikhil et son adjoint accusent son cousin Hásan Hanfare Lo'oytá, «*chef des guerriers Débénéhs*»⁹, qui meurt peu après les faits, en se rendant en Awsa en août 1930. Les deux hommes s'opposaient pour la domination politique des Debnés et du Gôb'aad, et depuis l'intervention française dans la région, ils essayaient d'utiliser ce nouvel acteur.

Face à ces divergences, l'administration hésite sur l'attitude à adopter. Sa première préoccupation est d'éviter un cycle de représailles. La seconde est de définir l'attitude à adopter par rapport aux nomades qui ont commis ces assassinats. Si leurs noms sont, semble-t-il, connus, ils sont inaccessibles car protégés

⁴ ANOM, 2E7-1, «Sultanat de l'Aoussa (1927-1940)», rapport en conseil d'administration, par Allarousse (qui prendra la direction du cercle de Dikhil en 4/1931), 30/8/1930.

⁵ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Correspondance - 1927-1943», lettre du gouverneur au chef du poste administratif de Tadjoura, 2/4/1930.

⁶ Morin (Didier) [2004], s.v. «Arbahintó», p. 60-61, «*famille prépondérante du Goba'ad*».

⁷ ANOM, 2E7-1, «Sultanat de l'Aoussa (1927-1940)», rapport de Lanfranchi au gouverneur, 12/4/1930.

⁸ Morin (Didier) [2004], s.v. «'Ali b. Húmmad b. Lo'oytá», p. 85.

⁹ ANOM, Contrôle 806, mission Bagot, rapport 76, 3/4/1931, p. 6.

par leur groupe, qui est considéré comme collectivement responsable. Dans un premier temps, Alphonse Lippman propose une action énergique contre les nomades :

«Les Debenehs poussés et soutenus par leurs chefs sont d'une arrogance qui les pousse à mépriser nos instructions. Les Debenehs n'ont pas compris notre attitude. Notre tolérance est à leurs yeux de la faiblesse. Il est indispensable pour nous éviter d'autres déboires, de prendre des mesures énergiques : prendre en otage des parents des meurtriers, et razzier les troupeaux des campements qui refuseraient de se retirer dans les limites que vous avez tracées»¹⁰.

Le gouverneur Chapon-Baissac accepte le principe de la sanction collective¹¹ et en définit les modalités par retour du courrier, pour tenter d'éviter un affrontement armé :

«Je suis tout à fait d'accord avec vous au sujet des mesures à prendre. Il ne faut pas oublier que nous nous trouvons en présence d'assassins de basse qualité, que nous devons traiter comme tels. Mais les conditions locales ne nous permettent pas de tenter la recherche vaine des coupables malgré qu'ils soient connus. Les seules mesures possibles sont celles atteignant la collectivité responsable et complice.

Elles doivent comprendre deux opérations distinctes à effectuer en deux temps :

1° - Main-mise sur les troupeaux des fractions Debeneh qui ne sont pas conformées à l'ordre qui leur avait été donné de se porter au nord de la route de Dekkel. (...)

2° - Remise de 100 fusils de guerre puisque nous n'avons pas les moyens de procéder au désarmement total qui serait nécessaire.

Je n'envisage pas une répression par les armes qui ne saurait intervenir que si des circonstances nouvelles nous en faisaient une nécessité inéluctable»¹².

Mais la force est cependant utilisée pour obtenir le résultat souhaité. Début mai, Lippmann commence «avec le concours de M. Piauley et de M. l'adjudant-chef Constantin, les opérations destinées à punir les Debenehs de leur attitude à l'égard du Gouvernement français»¹³. Après une première expédition le 5 mai, au cours de laquelle Hâsan Hanfare lui annonce la remise des fusils, le 11 mai 1930, un détachement de milice de 55 hommes combat un groupe debné. Il parvient à incendier les campements et à «ramasser (...) 54 chameaux et chamelles, 15 chamelons, et 10 ânes et ânesses». Finalement la tribu se soumet et livre 50 fusils.

En avril, le gouverneur confirme sa décision d'une arrestation de Lo'oytâ Húmmad et 'Ali Húmmad pour des raisons politiques. Cette décision est arbitraire, car ils n'ont pas participé directement à l'affaire.

Chapon-Baissac justifie l'utilisation d'une procédure extra-judiciaire, au nom de la raison d'Etat :

«Je vous confirme également l'ordre d'arrestation que je vous ai donné concernant Loitah et Hadji Ali. Tous ces individus devront être incarcérés sous l'inculpation d'incitation au meurtre. Mais comme leur action est déterminée par des motifs politiques et tend à nuire aux intérêts français au profit de nations étrangères, il n'y a pas lieu de saisir les tribunaux du droit commun»¹⁴.

¹⁰ ANOM, 2E7-1, «Sultanat de l'Aoussa (1927-1940)», lettre du commandant du cercle de Dikhil au gouverneur, 23/4/1930.

¹¹ Sanction légale dans le cadre du statut de l'indigénat (voir chapitre 6-1).

¹² ANOM, 2E7-1, «Sultanat de l'Aoussa (1927-1940)», réponse du gouverneur, 26/4/1930.

¹³ ANOM, 1E4/1-4, «Correspondance 1929-1942», lettre du 13/5/1930, qui raconte les deux affrontements : «Dès notre marche en avant, les Débènehs redoublèrent leur feu. De toutes parts, les assaillants embusqués derrière des rochers tiraient à courte distance». Voir le chapitre 7-3 sur Alphonse Lippmann.

¹⁴ ANOM, 4E6/1, «Correspondances diverses (1928-1950)», lettre au commandant du cercle de Djibouti, 30/4/1930.

Conscient qu'en droit leur culpabilité est inexistante, le gouverneur explique en juin au ministère la démarche qu'il envisage d'adopter :

«Je ne compte pas les déférer aux tribunaux criminels parce qu'ils m'est impossible d'atteindre les auteurs des crimes qu'ils ont dictés et parce que leur responsabilité résulte surtout de leur qualité de chefs que les juges ordinaires n'ont pas à apprécier. D'ailleurs, ce qui importe, c'est moins de punir que de mettre ces individus hors d'état de continuer leurs manœuvres criminelles. Je compte donc proposer au Conseil d'Administration leur déportation temporaire»¹⁵.

Comme il ne s'agit pas d'une démarche judiciaire, la volonté du gouverneur est décisionnelle et pratiquement incontestable. En conséquence, le 30 août 1930, il «prononc[e] contre Loitah Houmed et Hadji Ali, sultan et vizir de Gobaad une peine d'internement de 10 ans à subir dans une colonie française autre que la Côte des Somalis»¹⁶. Si l'inspection des Colonies conteste juridiquement cette sanction uniquement administrative sans cependant l'annuler, elle constate bien qu'il s'agit d'un acte politique de l'administration, légitimé par l'arbitraire régalien :

«La sanction prononcée contre le sultan et le vizir de Gobad n'est pas la conséquence d'un acte isolé et accidentel. Elle est à l'égard de ces chefs, le résultat actuel d'une politique de plusieurs années, politique d'occupation du territoire de la colonie, politique d'influence économique en regard d'un territoire étranger voisin. (...) C'est en effet le point capital du débat. Loïtah et Hadji Ali sont accusés par leur passé et par Hassan Ampharé. Hassan Ampharé est accusé par MM. Lippmann et Lanfranchi. L'autorité locale a choisi. Il y a avait sans doute des éléments d'appréciation qui ne figurent pas dans le dossier»¹⁷.

Lo'oytá Húmmad meurt avant juillet 1932 à Fort Dauphin¹⁸, lors de son exil à Madagascar. Son neveu Húmmad Lo'oytá est nommé «akel» des Debnés en 1934. Le vizir *hadj* 'Ali est autorisé à revenir en CFS en 1938, puis il part en Awsa, où il épouse une sœur du sultan. Il est impliqué dans la délimitation de la frontière occidentale après la Seconde Guerre mondiale (voir chapitre 4-2). Le sultanat cependant ne sera jamais rétabli pour l'administration, son territoire est complètement soumis à la gestion directe par les autorités coloniales¹⁹.

Ce qui nous importe ici est le constat que malgré la faiblesse de son implantation dans le territoire, l'administration coloniale dispose cependant, au début des années 1930, des moyens d'arrêter et d'expulser des notables présentés comme importants, et donc d'affirmer sa possession du territoire, sa capacité à l'administrer, à le contrôler et donc à le définir.

Marquer le territoire par l'action civile : les routes

Une autre façon de marquer le territoire est d'y construire des voies de communication. Elles montrent la présence physique de l'administration, s'inscrivent dans le paysage et facilitent les déplacements des

¹⁵ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1929-1942», lettre du gouverneur au ministre des Colonies, 7/6/1930 (extraits).

¹⁶ ANOM, Contrôle 806, mission Bagot, rapport 76, 3/4/1931. Les exilés sont envoyés à Madagascar. Une peine d'exil de 5 ans avait déjà été infligée au vizir de Tadjoura en novembre 1928 (ANOM, Affaires politiques 697).

¹⁷ ANOM, Contrôle 806, mission Bagot, rapport 76, 3/4/1931.

¹⁸ ANOM, 1E4/1-4, «Correspondance 1929-1942», une lettre de l'administrateur de Dikhil du 20/7/1932 évoque les problèmes de sa succession éventuelle.

¹⁹ Une «fiche politique» sur «Mohamed Looita, dit Boko» établie dans les années 1960 signale que «la coutume lui donne le titre de Sultan du Gobad, charge que l'administration ne reconnaît plus depuis 1931» (CAC, 940163/30).

troupes. De plus leur construction permet de donner du travail aux habitants, donc de les insérer dans des circuits économiques monétarisés, modernes. Après des instructions ministérielles de janvier 1927 ²⁰,

«Pour assurer la sécurité des pistes caravanières venant de l'Aoussa et traversant notre colonie en direction d'Ali Sabiet ou de Dibouti, un programme de construction d'un réseau routier était envisagé et mis à exécution :

A) route d'Ali Sabiet à Dikkil (terminée)

B) route de Dikkil à Gobad et au lac Abbe» ²¹.

Une piste est construite au départ de la station de chemin de fer d'Ali Sabieh, qui atteint Dikhil (53 km), début 1929, et «Gobad» (à 27 km à l'ouest de Dikhil, vers 'As 'Ela), en décembre 1929 ²² :

«La route d'Ali-Sabiet à Dikkil a un tracé bien étudié et est parfaitement utilisable par les automobiles dans son état actuel, qui devra cependant être amélioré chaque année jusqu'à l'empierrement sur toute sa longueur et la construction des ouvrages en maçonnerie nécessaires» ²³.

Les travaux sont interrompus en octobre 1930 à dix-huit kilomètres du lac Abhé ²⁴, à la suite de la résolution du conflit entre Lippmann et Chapon-Baissac. En juin 1931, il est encore possible d'aller en voiture de Dikhil à 'As 'Ela en saison sèche ²⁵.

En décembre 1931, la piste est coupée douze kilomètres avant 'As 'Ela, et elle n'existe plus après ce poste ²⁶. Cependant, après avoir prévenu que *«tous les manœuvres employés à l'entretien des routes du Cercle seront licenciés au 1^{er} novembre»* 1932 ²⁷, en novembre le commandant de Cercle informe qu'il a pu atteindre la frontière par 'As 'Ela en voiture malgré l'absence de piste tracée ²⁸.

En septembre 1935, l'embranchement en direction du Somaliland, d'As 'Ela à Tammiro, est en bon état ²⁹. La frange Sud-Ouest de la colonie est alors assez bien reconnue. En 1938, une piste est reconstruite d'As 'Ela à Môdhatou.

Une route reliant Djibouti à Dikhil est envisagée à partir de 1929. Elle ne longe pas la voie de chemin de fer, mais la côte sur une trentaine de kilomètres avant de bifurquer vers le sud-ouest au niveau d'Arta. En mars 1933, une mission, comprenant le géomètre Michel Prétceille, va reconnaître le *«tracé d'une route automobile de Djibouti aux puits de Ouea»* :

«Les puits en question sont situés en pays Issa dans une vallée encaissée à l'OSO de Djibouti et à 39 kilomètres à vol d'oiseau de la place Menelick (...). Ils se trouvent à quelques centaines de mètres de la piste séculaire venant de Bara qu'empruntent les caravanes» ³⁰.

²⁰ ANOM, Affaires politiques 2666/1, lettre du ministère des Colonies au gouverneur, 4/1/1927 : *«j'estime que la première tâche à entreprendre (...) serait la création d'une route suffisante pour permettre son parcours en automobile entre une station de la voie ferrée voisine de la frontière éthiopienne et la région de Gobad.»*

²¹ ANOM, Affaires politiques 2666/1, lettre du gouverneur au ministre de France à Addis Abeba, 3/8/1929.

²² ANOM, 4F2, «dossier Lippmann», rapport de Ch. Beau, 20/12/1929.

²³ ANOM, Affaires politiques 2666/1, lettre du gouverneur au ministère des Colonies, 4/9/1929.

²⁴ ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», Affaires politiques 703, Contrôle 806, mission Bagot, rapport 66.

²⁵ ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», lettre du 25/6/1931.

²⁶ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», 31/12/1931, rapport 12/1931.

²⁷ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», 31/12/1931, rapport 11/1932.

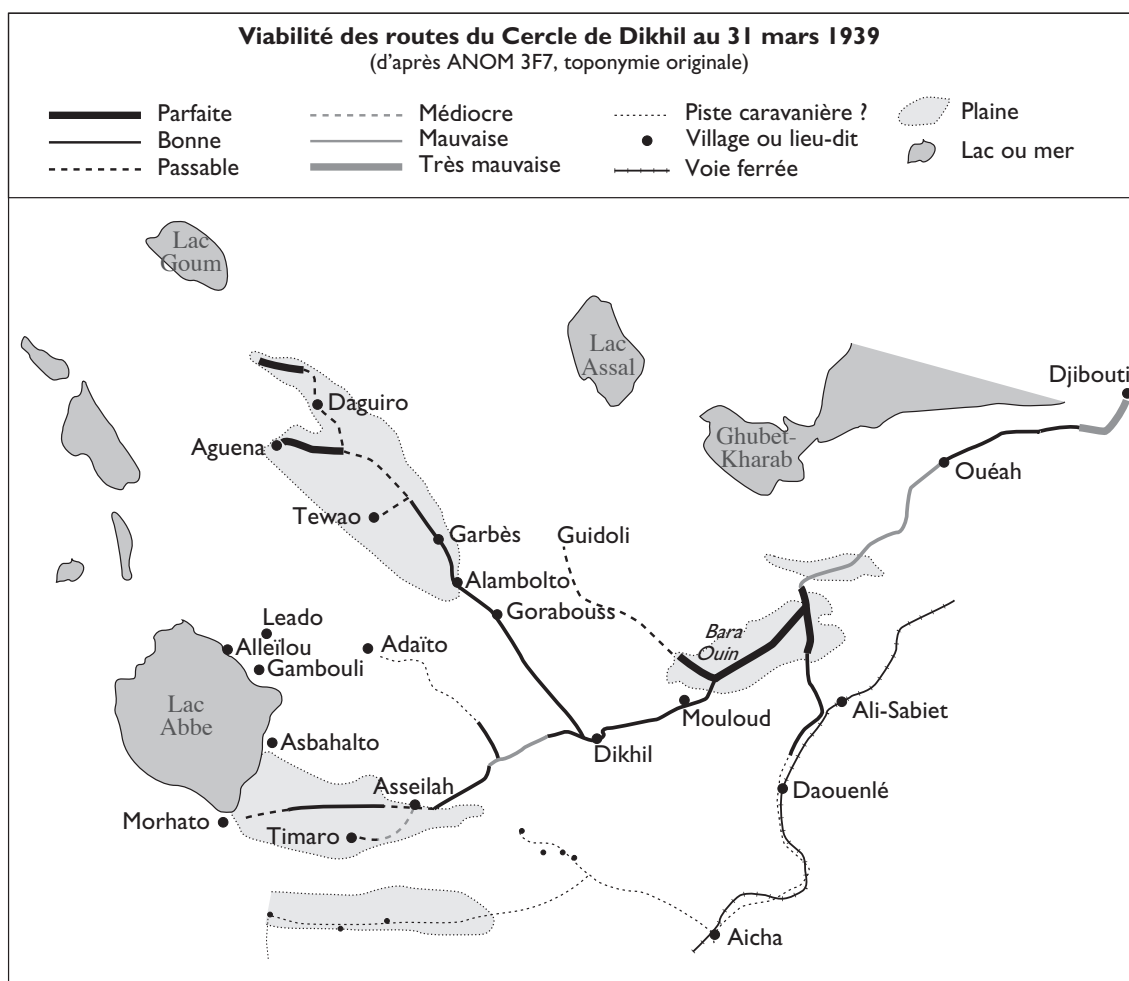
²⁸ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», sans date, rapport 11/1932.

²⁹ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», 19/9/1935, rapport 9/1935.

³⁰ ANOM, 1E1/5-7, «Dossiers divers», compte-rendu du 27/5/1933.

Cette mission élabore un projet qui est approuvé par le Conseil d'administration de la colonie le 7 septembre 1934, et financé sur un emprunt d'équipement, pour un coût estimé de 175 000 francs ³¹. En juillet 1934, la piste partie de Dikhil vers Ouê'a atteint «Sangouineh» ³². En 1935, l'excédent de l'exercice budgétaire est affecté à la route Djibouti-Dikhil et à son prolongement vers le lac Abhé, et en novembre 1935, on peut annoncer que cette route est finie; il n'y reste plus que des aménagements mineurs à réaliser.

En 1936, après l'invasion italienne de l'Éthiopie, d'importants travaux ont lieu sur la route entre Djibouti et 'Ali Sabieh, «*le but immédiat recherché est de permettre aux convois italiens partant de Djibouti de doubler la voie ferrée*» ³³.



Après avoir progressé vers le lac Abhé, dans une direction générale ouest-sud-ouest, l'administration lance des pistes vers le nord-ouest. En octobre 1935, après la mort de Bernard (voir *infra*, p. 167), commencent les travaux d'une piste vers la plaine du Hanlé qui atteint Ab'aïtou (10 km) en novembre 1935, Gallâmo (16 km) en décembre, Garabbayis (alors appelé «Garbès», 40 km) en juillet 1936, et

³¹ A titre de comparaison, l'installation d'un nouvel émetteur de TSF au même moment est estimé à 832 000 francs. ANOM, Travaux publics 642, dossiers 2 et 3.

³² ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», 1/8/1934, rapport 6-7/1934.

³³ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», 31/12/1936, rapport annuel du Cercle.

'Agna en mars 1937³⁴. En février 1936, le gouverneur explique au ministère le délai nécessaire à l'exécution des travaux :

«Les travaux de la piste Dikkil-Henle ne progressent que lentement en raison de la très faible consistance du sol. (...) Un itinéraire destiné à relier plus directement Djibouti à la région nord du cercle de Dikkil a été mis à l'étude; il se raccordera dans la plaine de Bara à la route Djibouti Dikkil»³⁵.

La carte ci-dessus³⁶ montre la réalité du réseau routier dans le cercle de Dikhil en mars 1939. On peut constater les progrès réalisés quant à la connaissance du territoire en dix ans (la carte au 1/200 000^e de 1939 est réalisée durant cette période). Le Sud-Ouest et l'Ouest sont maintenant largement connus, ainsi que la zone des lacs, le Nord-Ouest reste cependant moins exploré et moins reconnu. Le réseau routier reste cependant limité, les lacs ne sont pas encore atteints, et une grande partie du territoire est toujours difficilement accessible.

De plus, réalisées avec de faibles moyens, les routes sont souvent peu praticables. Les obstacles sont nombreux, les pistes sont emportées par les oueds lors des pluies (entre juillet et septembre, et parfois en mars-avril³⁷). Les pistes sont fréquemment inutilisables et demandent des investissements lourds pour le budget de la colonie. De nombreuses pistes sont construites de façon rapide et précaire, puis emportées³⁸. Ainsi la piste entre Garabbayis et Téw'o, ouverte en janvier 1939, est impraticable un an plus tard.

Ces routes sont cependant utilisées pour la circulation des convois militaires; elles permettent de rendre plus effectif le contrôle du territoire et de ses habitants, qui en ont bien conscience, comme l'explique le lieutenant Perriquet en 1944 :

«Les indigènes sont d'autant plus affables qu'ils se savent en majeure partie recensés et que les pistes auto les pénètrent sans vergogne»³⁹.

Marquer le territoire par l'action militaire : patrouilles et postes

L'expansion vers l'ouest à partir de Dikhil se fait donc le long de deux axes. D'abord vers l'ouest-sud-ouest et le sud du lac Abhé, puis vers le nord-ouest et la zone centrale des lacs. Un des outils de cette pénétration est le peloton méhariste, inspiré par la pratique de l'Afrique du Nord, d'où viennent une partie des militaires coloniaux. En octobre 1928, des chameaux sont achetés pour la constitution d'une section méhariste des troupes locales⁴⁰. Cependant le dromadaire de la Corne n'est pas un animal de monte mais de bât, la section méhariste est donc en fait une troupe d'infanterie dont le matériel est porté par des dromadaires. Le 6 novembre 1928, un arrêté institue un peloton méhariste⁴¹, rattaché à la milice indigène

³⁴ ANOM, 2E7-2, «Aoussa - 1941-1955», rapport du 28/8/1943. La carte SGA de 1939 mentionne «Aguéna» au nord-ouest de Téw'o, à l'extrémité occidentale du Henlé, qui doit correspondre. Agna est mentionné sur un itinéraire de caravane, dans cette région par Marcel Chailley [1980] vers 1936. Il y a un poste à Agna en 1938, qui est abandonné en 1940 (ANOM, 2E4, note du 8/8/1940).

³⁵ ANOM, Affaires politiques 2666/1, rapport 2/1936.

³⁶ Réalisée à partir d'une carte manuscrite au 1/200 000^e (ANOM, 3F7), en conservant la toponymie originale.

³⁷ En 1953 encore, l'administrateur de Dikhil écrit au gouverneur : «Suite pluies vous demande interdire route à véhicules civils pour 48 heures. Grand Bara infranchissable» (ANOM, 12A2-2, télégramme du 20/4/1953).

³⁸ En avril 1940, le commandant du poste de Dikhil signale que la piste «Garbès-Teao», finie en janvier, est déjà impraticable.

³⁹ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport 2/1944, du lieutenant Perriquet, commandant du cercle de Tadjoura.

⁴⁰ JO CFS, autorisation du 4/10/1927.

⁴¹ Il n'est publié au JO CFS qu'en 1929, avec l'arrêté du 4/9/1929 qui le modifie.

lorsqu'elle est créée le 28 janvier 1933 ⁴². Un deuxième peloton méhariste est ajouté par un arrêté du 9 mars 1938, pour le Nord du territoire ⁴³. Une reconstruction de cette histoire après la Seconde Guerre mondiale est intéressante :

«Avant 1928 - Le seul peloton méhariste de la Colonie nomadisait dans une région délimitée en gros par Ouéah, Goubéto, Ali-Sabieh-Dikhil. Les tribus de l'actuel cercle de Dikhil étaient à peine contactées à la limite de leur zone de nomadisation» ⁴⁴.

Elle est fautive sur un point, puisqu'il n'existe pas de méharistes avant 1928 et que la zone entre Dikhil et 'Ali Sabieh n'était alors pas administrée et pratiquement inconnue. Mais elle confirme l'approche théorique qui préside à la création de cette troupe : il faut s'adapter à la réalité, pour administrer une population nomade il est nécessaire d'avoir une administration nomade ⁴⁵.

Mais cette force mobile seule est insuffisante. Elle s'appuie sur des points fixes qui servent de réserve logistique et militaire et assurent un contrôle physique de l'espace et des circulations : les postes. Ce sont des installations fortifiées, installées aux points de passages obligés, cols et puits principalement, occupées par des garnisons d'importance variable. Ces postes sont dirigés par des sous-officiers de l'infanterie coloniale placés «hors cadre» dans la milice. L'avancée de ces points marque la maîtrise du territoire et la progression de la «frontière-ligne». La troupe nomade, elle, s'occupe des «espaces interstitiels» et du «front pionnier» ⁴⁶.

Après sa création le peloton méhariste est envoyé patrouiller dans le sud-ouest de la colonie. Il nomadise dans le Gôb'aad, jusqu'au lac Abhé. Sur cet axe, et en soutien du peloton, en 1930, un poste est créé à 'Êla, entre Dikhil et le lac Abhé, mais sa suppression est envisagée fin 1931 pour des raisons budgétaires :

«Le poste en effet a été créé au moment de la construction de la route Dikhil-lac Abbé qui avait groupé dans la région un gros contingent de manœuvres et plusieurs petits commerçants. Tout cela aujourd'hui a disparu, et le poste ne fait plus que se garder lui-même» ⁴⁷.

L'évacuation a lieu, puis le bâtiment est détruit par des nomades. Fin 1932, le commandant du cercle de Dikhil depuis septembre, l'administrateur Berger, le déplore et demande sa reconstruction :

⁴² Il s'agit d'un corps rattaché au gouverneur, à statut civil et non militaire, bien que son encadrement soit constitué de militaires (infanterie de marine) placés en position «hors cadres».

⁴³ Lors de la suppression de la milice indigène, le 16 décembre 1940, les pelotons méharistes sont maintenus. Ils sont supprimés le 3/2/1943, lors du rétablissement de la milice indigène. En 1952, le «peloton méhariste du Henlé» est remplacé par un peloton motorisé. Le «peloton méhariste de l'Alta» existe encore en 1959.

⁴⁴ ANOM, 3C18, «Rapports et ordre du jour», rapport du chef de bataillon Labarsouque : «Etude sur les pelotons méharistes en CFS et justification de leur mode d'emploi actuel en liaison avec des postes fixes», 23/3/1948, p. 2.

⁴⁵ En avril 1933, le commandant du cercle de Dikhil fait l'éloge de l'action administrative des responsables du peloton méhariste : «Je suis satisfait d'avoir rencontré à mon arrivée dans le cercle des collaborateurs tels que l'adjudant-chef Brischoux et le sergent-chef Antonietti. Je laisse à d'autres le soin de faire leur éloge militaire : je ne veux que constater ici leurs mérites d'administrateurs. Je dois à Brischoux le règlement pacifique de litiges pendants depuis des années et réputés insolubles», ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», lettre du 14/4/1933.

⁴⁶ Nous utilisons ici la terminologie de Kopytoff (Igor) [1987]. L'utilisation des postes et leur liaison avec les troupes mobiles est théorisée par le chef de bataillon Labarsouque dans son rapport du 23/3/1948, cité (ANOM, 3C18), voir chapitre 4-2.

⁴⁷ ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», lettre du 21/10/1931.

«L'abandon du poste d'Aseila qui commande le Gobad, a été une erreur et il conviendrait d'y réinstaller (...) une garnison d'une dizaine de gardes»⁴⁸.

En 1934, Berger demande à nouveau «d'établir à Asseila un poste provisoire de milice commandé par un européen qui aurait pour mission exclusive d'étendre le noyau de cultures existant» avec l'objectif du «développement de centres agricoles dans le Gobad»⁴⁹. S'agit-il réellement d'un projet développé par des administrateurs civils, ou d'une autre présentation d'un projet plus axé sur une construction territoriale, refusé auparavant par le gouverneur ? La documentation ne permet pas de répondre à cette question, mais le projet agricole est très détaillé. Cependant, ce n'est qu'après la mort de l'administrateur Bernard en 1935 qu'un poste de milice est de nouveau installé à 'As 'Êla pour améliorer le contrôle du territoire et non pour le mettre en valeur.

Vers le nord-ouest, en février 1933, le peloton méhariste pénètre pour la première fois dans le Hanlé, suscitant une réaction immédiate : «le Sultan de l'Aoussa vint le 18 février avec 400 guerriers pour sommer le peloton méhariste d'évacuer le Henlé»⁵⁰. Malgré un rapport optimiste du commandant de cercle⁵¹, des renforts sont envoyés à Dikhil : le 27 février, vingt-trois hommes, sous la direction du capitaine Fargues, viennent renforcer les vingt-neuf déjà présents. Mais «la modération de Brischoux lui a certainement permis d'éviter un conflit très grave qui peut-être, eût entraîné la destruction du poste de Dikkil»⁵², et le sultan repart en Awsa sans combat.

Le peloton continue à explorer l'Ouest du territoire – il atteint Dagguïrou (au nord de la plaine de Henle) en octobre 1934 – jusqu'aux lacs⁵³. Pour marquer cette progression, le poste de Garabbayis est édifié en 1934. La même année, la route du Nord est explorée à l'occasion du passage de Wilfred Thesiger, premier occidental à traverser seul l'Awsa⁵⁴ :

«J'ai l'honneur de vous rendre compte que M. Thesiger a quitté Dikkil le 9 mai, se proposant d'atteindre Tadjourah par terre. L'itinéraire qu'il se proposait d'emprunter me paraissant peu sûr (Kourri, Gagadé, Lac Assal, Gouda) j'ai invité l'adjudant Dougradi à l'accompagner avec un groupe de combat, pour assurer, selon vos instructions, sa sécurité. L'adjudant Dougradi en profitera pour lever sommairement l'itinéraire non-reconnu jusqu'ici de Dikkil au lac Assal»⁵⁵.

⁴⁸ ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», lettre du 8/11/1932.

⁴⁹ ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», lettre du 18/4/1934.

⁵⁰ ANOM, 3C18, «Rapports et ordre du jour», rapport du chef de bataillon Labarsouque, 23/3/1948.

⁵¹ ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», lettre du 18/2/1933, «Dikkil ne risque rien. Nous tiendrions au besoin contre un millier d'hommes. Il ne conviendra donc en aucun cas d'envoyer du renfort, si alarmants que puissent paraître les bruits circulant au chef-lieu (...). L'adjudant-chef [Brischoux] se tirera certainement à son honneur de la tournée difficile mais éminemment utile qu'il a entreprise». L'adjudant-chef Brischoux est alors le chef du peloton méhariste.

⁵² ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», lettre du commandant du cercle de Dikhil au gouverneur, 14/4/1933.

⁵³ «Le PM est installé à Dobi, à 15 kilomètres au moins du lac Goum ou Hally et donc de la frontière. Le vizir du Haoussa envoyé par le Sultan (...) a eut un entretien avec le Lt. Mayer. Il a été convenu ce qui suit : les Assaimaras vont demander des ordres à Addis, les Français ne reconnaissent que le négus et non le sultan; jusqu'à ce que les Assaimaras aient reçu les instructions du négus ils empêcheront tout rassemblement hostile en dedans de la ligne droite lac Abbé-lac Hally», ANOM, 2E7/1, lettre du commandant du cercle de Dikhil au gouverneur, 1/1/1934.

⁵⁴ Fils de l'ambassadeur anglais en Ethiopie dans les années 1910, Thesiger a raconté ce voyage dans *The Danakil Diary : Journeys Through Abyssinia 1930-34*. Harper Collins Publishers, London, 1996, traduction française : *Carnets d'Abyssinie*, Hoëbeke, Paris, 2003.

⁵⁵ ANOM, 5G1-4, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», lettre du 12/5/1934. Le rapport de mission de l'adjudant Dongradi du 29/5/1934 se trouve dans ANOM, 3F7. Il conclut : «Je crois pouvoir écrire que les indigènes

Le 17 janvier 1935, l'élève-administrateur civil Albert Bernard, commandant du cercle de Dikhil, est informé qu'un important «rezzou Assaïamara»⁵⁶ retourne en Awsa après une action en pays issa. Le peloton méhariste étant loin, il décide de l'intercepter et part avec 25 hommes. Le 18 janvier au matin, à Môdhatou, au sud du lac Abhé, il lance une attaque au cours de laquelle sa troupe, sans doute mieux équipée mais inférieure en nombre, se fait massacrer :

«Bernard meurt le dernier, après avoir brisé la crosse de son fusil et opposé ses poings aux sagaies et poignards qui le transpercent»⁵⁷.

Le lieu de sa mort, Môdhatou, devient un symbole de la présence française : un monument commémoratif y est construit⁵⁸. Cet endroit, aux limites de la présence française, devient à la fois partie intégrante du territoire et une de ses frontières. Selon la mission française à la Commission de délimitation en 1946-1947, «des représentants des deux puissances venus enquêter à As-Eyla et sur les lieux du combats établirent que Morhaito se trouvait bien à l'intérieur des limites convenues en 1897 (...). Leurs conclusions furent acceptées par le gouvernement impérial d'Ethiopie qui procéda alors au paiement de l'indemnité qui lui était demandée par le gouvernement français»⁵⁹. Nous n'avons pas trouvé de traces de cet épisode dans les archives de 1935-1936⁶⁰.

Cet incident marque durablement la conquête des confins ouest et sud-ouest du territoire, qui devient ensuite une affaire de militaires. Le cercle de Dikhil est transformé en «cercle militaire» le 1^{er} juin 1936, dirigé par un officier. C'est alors que l'on passe d'une pénétration administrée, qui ne rencontre pas d'opposition dans ce registre inconnu des nomades, à un rapport de force militaire avec les résistances autochtones. Peu après commence la confrontation avec les Italiens présents en Ethiopie, qui utilisent les mêmes codes administratifs et politiques que les Français.

La «guerre des postes» dans le Hanlé (1937-1940)

A la suite de la conquête de l'Ethiopie par les armées italiennes et des accords franco-italiens de 1935, la situation dans la partie occidentale de la CFS devient instable. L'Italie a les mêmes pratiques administratives et cartographiques que la France en matière de frontières. Construisant une route entre Assab et Desse pour disposer d'un accès à la mer indépendant depuis l'Ethiopie centrale, l'Italie a besoin de contrôler le sultanat de l'Awsa, traversé par cette voie stratégique.

rencontrés s'ils ont montré de la sympathie envers moi-même et les gardes semblaient peu contents de voir un étranger traverser ces régions et il n'est peut-être pas exagéré de penser que si M. Thesiger n'avait pas été escorté par des miliciens en uniforme il ne serait pas parvenu à Tadjourah».

⁵⁶ «Rezzou» est le nom donné aux expéditions armées, de rapine ou de vengeance («razzia»), qui prennent la forme d'incursions rapides et violentes. Cette terminologie vient d'Afrique du Nord, elle n'est pas utilisée par les nomades de la Corne. Les rapports mentionnent dans ce cas une troupe de 800 à 1000 guerriers afars, ce qui paraît exagéré.

⁵⁷ SHAT, 15H88, «Mort de l'administrateur Bernard», rapport sans date. Le «Certificat de genre de mort» indique que «Monsieur Bernard, blessé de neuf coups de sagaie et de poignard est mort égorgé».

⁵⁸ Il est inauguré le 16 juin 1938.

⁵⁹ ANOM, Affaires politiques 3695, note annexée au PV de la 34^e réunion, 27/6/1946.

⁶⁰ La note éthiopienne en réponse, annexée au PV de la 35^e réunion du 30/8/1946, si elle reconnaît le paiement d'une indemnité, affirme «que son gouvernement n'a pas envoyé des représentants soit pour (...) établir le passage de la ligne frontière (...) soit pour (...) déterminer à qui appartient le lieu où Bernard trouva la mort». Aucune des deux missions ne fournit de documents à l'appui de ces affirmations.

Or, la frontière n'est toujours définie que par l'accord de 1897, très imprécis puisque lors de sa signature les espaces frontaliers étaient en fait inconnus des deux parties (voir chapitre 2-1). En particulier, cet accord fixe le passage de la frontière au «lac Ally», toponyme qui est l'objet de nombreuses exégèses.

La première alerte a lieu en septembre 1936. Le lieutenant Dufour, en charge du détachement topographique qui réalise la carte du territoire, écrit au colonel commandant le régiment de tirailleurs sénégalais :

«Le 6 septembre, je me trouvais sur le volcan d'Oroufi qui est à 2 km environ au Sud-Est du Mont Kabalti. (...) Je fus avisé que les Italiens étaient au puits de Daïmoli qui se trouve à environ 4 Km au Sud-Est du Mont Kabalti (...). Peu après le Sous-Lieutenant Casati (...) se présentait. Il était porteur d'une instruction très vague donnant comme points de la frontière nord : Lac Hally (Goum), Daimoli, Dadato. Pour vague qu'elle soit, cette instruction prouve du moins que le Gouvernement Italien n'ignore pas qu'il viole la frontière»⁶¹.

En mars-avril 1937, une mission effectue une tournée dans la zone des lacs et en ramène une toponymie et une description du système hydrographique, qui montre que les eaux de l'Awash se déversent dans le lac Abhé :

Les eaux de l'Aouache alimentent un chapelet de lacs dont les rives, marécageuses à l'ouest, sont couvertes d'une abondante végétation de roseaux. Ce sont, en allant du sud au nord :

Aitan Komi Bada (lac des anciennes cartes); Na'a Bada; Oueiatou Bada; Aita Bada (Endoum Bada); Afambo Bada; Eudoumi Bada (lac Afambo de la carte Meunier, Ad Gaherto de Nesbitt); Guifou Bada (lac Gamare des cartes); Gargori Bada»⁶².

Fin septembre 1937, un détachement français est envoyé reconnaître la frontière entre Tammiro (au sud du lac Abhé) et le «lac Goum». Il est chargé d'évaluer la situation locale, topographique et humaine :

Une frontière n'est pas, par essence, une ligne de démarcation acceptée par les nomades. Elle peut le devenir, en fait, pour des raisons de sécurité. (...) Il serait donc intéressant d'englober à l'intérieur de la frontière tous les terrains de parcours des nomades de notre mouvance.

Cette revendication pourrait être émise à la condition qu'une revendication de réciprocité présentée par nos voisins ne puisse nous faire perdants dans la balance des gains et des pertes.

C'est pourquoi les terrains de parcours chez nous des nomades de mouvance éthiopienne devront être délimités avec autant de soin que les terrains de parcours des nôtres chez eux»⁶³.

A son retour, la mission indique dans son rapport, que «le lac Goum n'existe pas. Aucun indigène ne connaît ce nom, pas plus que celui d'Alli»⁶⁴. Ce qui n'empêche pas le gouverneur d'en rendre compte au ministère d'une toute autre façon :

«Il a rencontré sur son itinéraire deux postes italiens. L'un, placé à la pointe Sud du lac Eudoumi-Bada, paraît en territoire éthiopien. L'autre, au Nord du lac Goum, est incontestablement installé sur notre territoire».

Il précise que «sur son itinéraire la reconnaissance a rencontré deux postes italiens. L'un sur le Mont Affambo (pointe sud de l'Eudoumi-Bada) dominant la piste caravanière qui se dirige vers l'ouest sur Sardo (Ethiopie). L'imprécision des cartes, et aussi des termes de la

⁶¹ ANOM, 3G3, «Correspondance (1923-1955), lettre du 6/9/1936.

⁶² ANOM, 2E7/1, rapport non signé.

⁶³ ANOM, 3F6, «Instructions pour le Lieutenant Brun et l'administrateur Bonthonneau», 28/9/1937.

⁶⁴ ANOM, 3F6, rapport de Bonthonneau, 1/12/1937

«Convention pour les frontières» du 20 mars 1897 ne permettent pas de se prononcer catégoriquement. Il semble bien cependant, que ce poste soit en territoire éthiopien. Il occupe l'emplacement où étaient installés jadis les hommes de Yayou lorsque ce sultan de l'Aoussa percevait des droits de douane à notre frontière»⁶⁵.

Le 20 janvier 1938, une mission géographique italienne est signalée à Téw'o («Tewao») «point d'eau important au centre de la plaine du Henlé»⁶⁶. Les autorités françaises y envoient le peloton méhariste, commandé par le sous-lieutenant Gory, qui rend compte que la troupe italienne, commandée par le capitaine Braca, vient «situer sur le terrain tous les points cités par la Convention Franco-éthiopienne du 20 mars 1897. (...) Jusqu'à Daïmoli, le tracé italien est le même que le nôtre. Le désaccord porte sur la frontière ouest»⁶⁷. Les Italiens repartent le 31 janvier.

Selon Braca, «le lac Halli du texte serait la dépression NO de la plaine de Henlé qui, à certaines époques, prend en effet l'aspect d'un marécage»⁶⁸. Les Français essayent de défendre qu'il s'agit du lac intermittent, nommé «Bili'uli Ye'chew» sur la carte éthiopienne de 1979, situé à 55 kilomètres environ à l'ouest-sud-ouest de la zone de Sâkâlol-Hallâlol et indiqué sur la carte SGA de 1939 sous le nom de «lac Alli ou de Goum (Sebkra)».

Les deux discours antagonistes sont justifiés par la paronymie de certains toponymes. Alors que le «Ally» de la carte Chaurand est sans doute le «Alôl» indiqué sur la carte française de 1939 («Sâkâlol» de la carte de 1992), les deux puissances manipulent les toponymes pour justifier leur politique expansionniste. Dans ce registre, la position italienne est plus forte : la ressemblance Ally-Hanle apparaît simple et surtout ils sont les premiers à réellement marquer leur occupation à l'ouest du Hanle. Les Français sont obligés de déployer une rhétorique plus complexe pour justifier leurs prétentions, ramenant «Hally» à «Goum», puis «Goum» à «Gouma» qui serait un oued qui se jette dans ce lac⁶⁹. Au vu de la faiblesse de la position théorique française, c'est le rapport de force sur le terrain qui va compter.

A partir de la fin février 1938, les Italiens installent une série de postes militaires dans le territoire revendiqué par la France. En réponse, la France crée des postes⁷⁰ pour matérialiser ses revendications.

«Ne trouvant aucun poste français dans la région frontière, les Italiens s'installent eux en plein Henlé, à Téwao, à Daguiro, etc. Rapidement, mais un peu tard, nous installons, à notre tour, des postes à Modahto, Aleilou, Téwao (en face du poste italien), Aguéna, Daguiro (en face du poste italien), Hadola, Mergado, Hanfade-Ela. Nous construisons la piste Garbès-Aguéna-Daguiro-Hanfade-Ela. Mais nous avons agi trop tard et perdons une bande de territoire français de 50 Kms de profondeur environ sur 100 Kms de long. La route italienne Dessié-Assab détourne complètement sur Assab le trafic de Dessié»⁷¹.

⁶⁵ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», rapport du gouverneur, 10/1937. Le premier poste cité se trouve à Afambo.

⁶⁶ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», lettre du 20/1/1938. Daïmôli est cité dans la convention de 1897 comme point frontière. Le puits est aujourd'hui en territoire djiboutien.

⁶⁷ ANOM, 5G5, rapport du gouverneur (Pierre-Alype) du 10/2/1938.

⁶⁸ SHAT, 7H5/1, rapport pour janvier 1938.

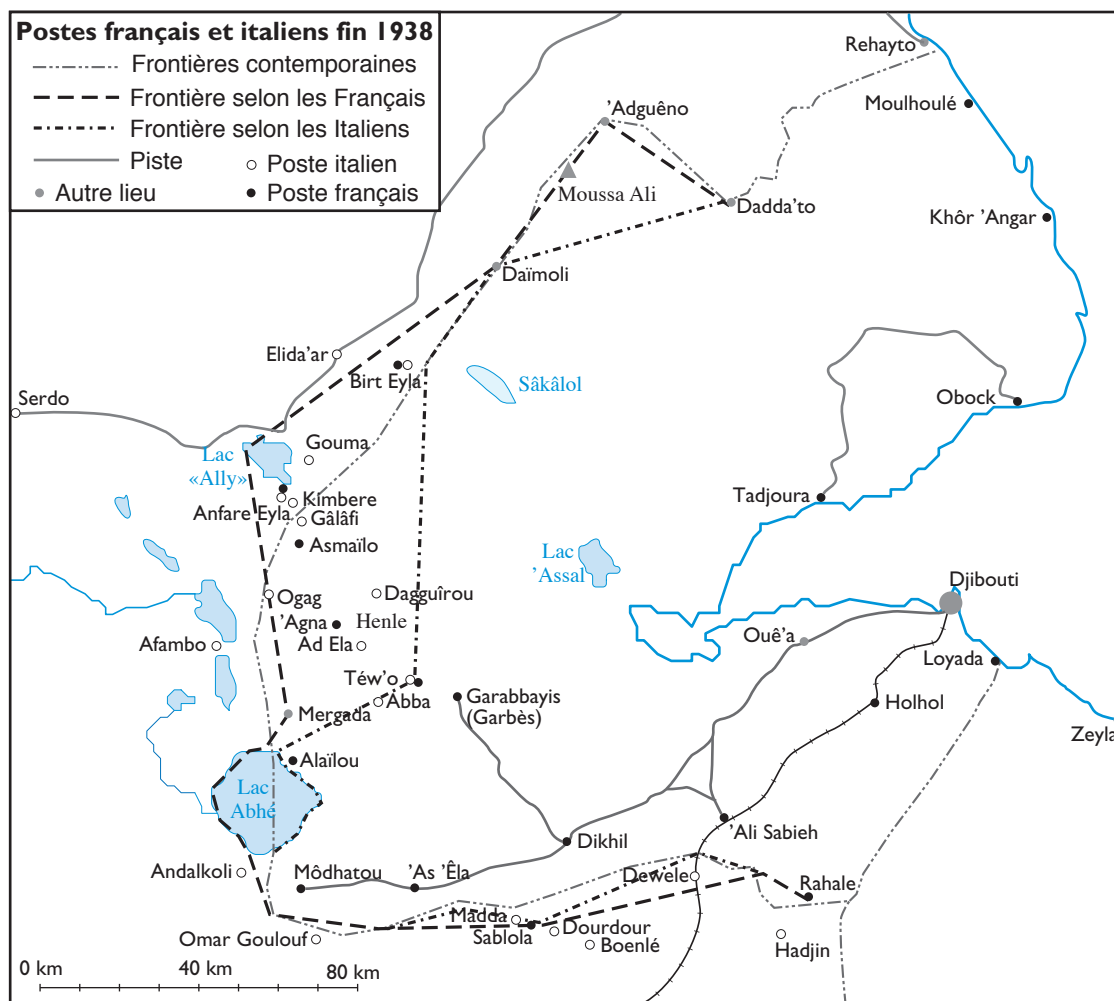
⁶⁹ De bons exemples de cet argumentaire se trouvent dans deux notes des Affaires politiques, ANOM, 2E4, copies carbone sans date (probablement 1944-1945). Elles évoquent la carte française de 1908, basée sur la carte Chaurand, qui indique le lac «Ally» très à l'ouest du lac «Halol», lequel semble, lui, confondu avec le lac 'Assal.

⁷⁰ ANOM, Affaires politiques 698/1 et 5G5, «Rapports 1931-1961», rapport annuel du cercle de Gobad, capitaine Ciccoli, 31/12/1938.

⁷¹ ANOM, 3C18, «Rapports et ordre du jour», rapport du chef de bataillon Labarsouque, 23/3/1948.

En avril 1938, le gouverneur analyse la situation dans une note confidentielle. Il fait un lien entre la légitimité frontalière, l'occupation territoriale et les pratiques nomades :

«La frontière entre l’Ethiopie et notre Colonie n’a pas été délimitée. Cependant une démarcation s’est faite d’elle-même; elle laissait du côté français les terrains de parcours des nomades qui avaient recherché la protection de la France ou qui voulaient se libérer de leur sujétion aux sultans de l’Aoussa. De conventionnelle, la frontière devint coutumière créant ainsi un état de fait. Cet état de fait est maintenant contesté - tout au moins en partie - par les occupants de l’Ethiopie»⁷².



Le tableau ci-après récapitule les créations de postes entre 1937 et 1939⁷³ :

⁷² ANOM, 2E4, note du gouverneur Pierre-Alype du 25/4/1938.

⁷³ Pour les lieux situés dans l'actuelle Djibouti, nous utilisons les graphies de la carte de 1992 lorsqu'elles existent.

En ce qui concerne la localisation, elle est parfois difficile. Heureusement une carte de début 1941 (sur un fond de carte au 1/1 000 000^e du SGA) nous indique les postes français et italiens (ANOM, Affaires politiques 699/1). Cependant elle est en partie fautive, particulièrement sur les zones occidentales, mal connues. Ainsi Elida'ar («Birt Eylä» sur la carte) qui se trouve sur la route 'Assab-Desse est placé à l'est de la route (il est correctement situé sur une carte de 1939 (SHAT 7H9/10)). «Adola», «Gouma», «Ad Ela», «Abba», «Asmaïlo»... posent le même genre de problème. Au nord-est, le poste de Douméra est certainement indiqué trop au sud. Il y a aussi des imprécisions sur le relief, ainsi Sâkâlôl est placé un peu trop à l'est. La position de Mergada est une proposition française : ce point mentionné sur la carte Chaurand, n'a pas été localisé. Nous reviendrons sur la délimitation de la frontière au chapitre 4-2. Les cartes de cette partie sont réalisées en utilisant le toponyme le plus récent et en croisant diverses sources françaises (ANOM 5G5, Affaires politiques 698, SHAT 7H15, *L'Afrique française*, février 1939, p. 54). Les frontières revendiquées par la France sont celles indiquées sur la carte de 1941. Les frontières revendiquées par l'Italie sont celles des cartes dans MAI - Archivio segreto DGAP, busta 23, 12.2.

Postes existants sur les confins occidentaux fin 1937

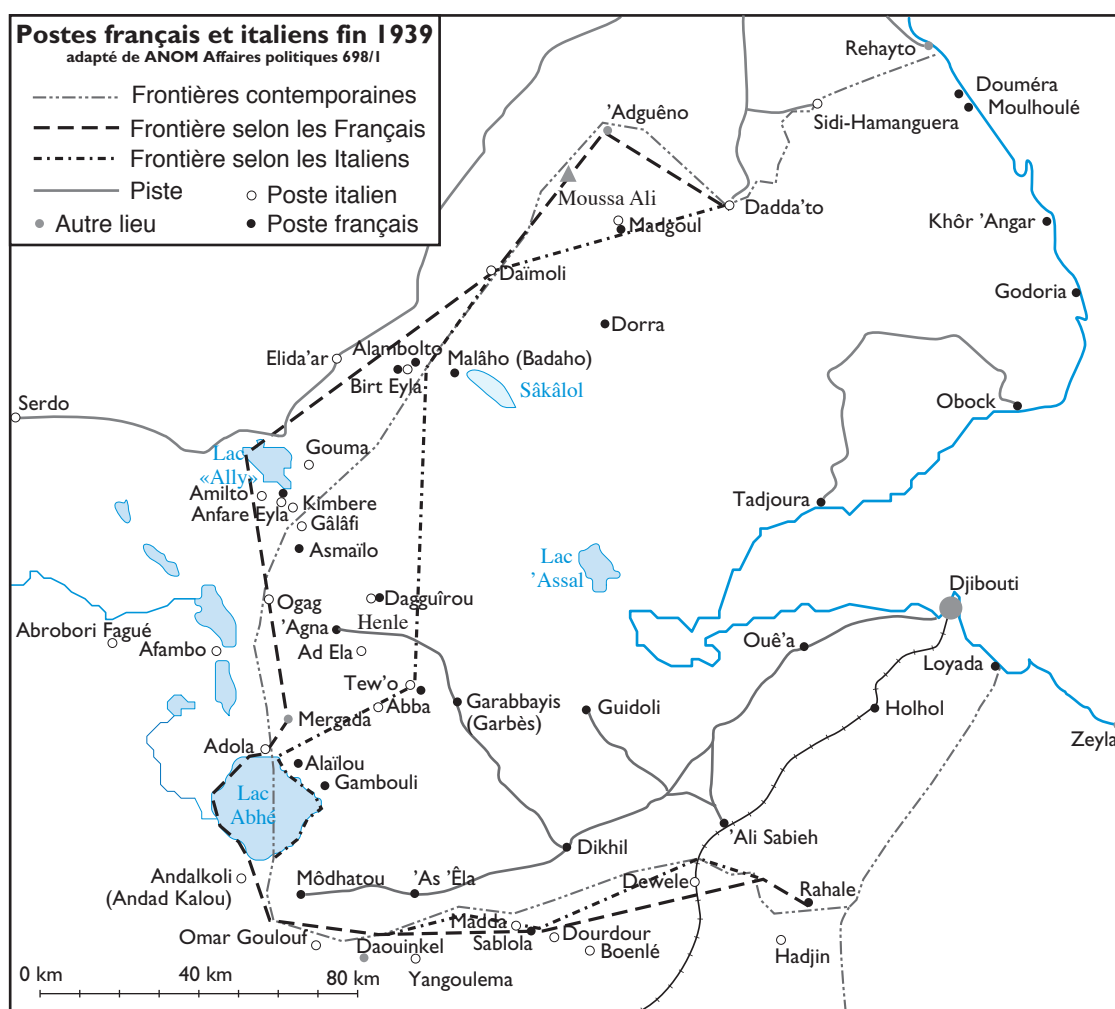
Italiens	Afambo, «nord du lac Goum»
Français	Dikhil, As'Èla

Postes créés en 1938

Italiens	Téw'o, Ab'ba, Kimbéré, Dagguïrou, Ogag, Ad Ela, Gabod, puis Gâlâfi, Anfare Eyla et Kimberi
Français	Garabbayis («Garbès»), Téw'o, 'Agna («Aguena»), Alailou et Modahtou puis Anfare Eyla, Asmaïlo («Assamilo») puis Sablola.

Postes créés en 1939

Italiens	Adola (nord du lac Abhé)
Français	Sankal (mars), Dagguïrou (juin),



Au cours de l'année 1939, la situation évolue assez peu; les deux parties se contentent de gesticulations sur le terrain. Les Italiens entreprennent la construction d'une piste, par «Gouma» et «Kimbere», vers le Hanle, «*rendant maintenant le Henle pratiquement accessible aux camions*»⁷⁴. Les Français développent également leur réseau routier. Au sud, la crainte d'un conflit cause la création de divers postes qui

⁷⁴ ANOM, Affaires politiques 698/1, rapport annuel du cercle de Dikhil, 15/1/1940.

s'enchevêtrent également un peu. Ainsi à Madda, il semble qu'un poste français est remplacé par un poste italien. Au Nord, une piste permet l'installation d'un poste italien à Dadda'to.

Les lacs, une frontière naturelle ? (1940-1944)

Bien qu'il n'y ait pratiquement pas d'événements militaires en CFS en 1940, la situation sur le terrain connaît une évolution. L'Italie rentre dans la guerre en Europe le 10 juin, Dadda'to est évacué par les Français le 17 juin, puis réoccupé ⁷⁵, et quelques escarmouches ont lieu dans le Hanlé jusqu'à ce que «*la CFS cesse d'être un Théâtre d'opérations*» ⁷⁶ le 28 juillet. Le territoire rallie le gouvernement de Vichy et une partie des troupes, dont le commandant en chef du territoire, le général Legentilhomme ⁷⁷, et les capitaines Appert et des Essarts, partent au Somaliland le 2 août. Les négociations locales sur l'armistice se déroulent à partir du 8 août 1940 à Dewele. La CFS, ensuite intégrée à l'espace éthiopien – les Italiens y ont des facilités importantes – est donc soumise au blocus maritime imposé par les Alliés. L'évolution de la situation dans l'intérieur de la colonie est décrite dans une note de Chedeville d'août 1940 :

«Les Italiens ont enlevé de vive force nos postes de Daddato et de Balambolto, et occupé derrière nous un certain nombre de ceux que nous avons évacués : notamment Daguirou et Agna dans le Henle, Hadela à la point nord du lac Abbé, et peut-être Alailou» ⁷⁸.

Une note interne du gouvernement italien, d'avril 1940 ⁷⁹, définit la frontière sur la ligne : «*Adola-Arcadoda-Sudda-M.Diddà-Bolomboltà-Daimoli-Maghul-Daddato*». Elle conseille de n'accepter un accord qu'après «*il ritiro da parte francese dei presidi di Afambò, Indighilò e Bolombotlà, che, anche secondo le massime possibili pretese francese, sono incontestabilmente in territorio italiano*» ⁸⁰. La présence d'un poste à Afambo n'est pas mentionnée à cette époque dans les sources françaises, son existence est improbable. Au contraire, en octobre 1940, un bulletin de renseignement français y signale un poste italien ⁸¹.

Dès octobre 1940, les Italiens, confrontés à la pression britannique, retirent leurs postes du Hanlé ⁸². A la fin de 1940, les Français se retrouvent seuls présents dans la zone comprise entre Tew'o et les lacs, avec une gestion de fait des militaires sur le terrain qui mettent alors en œuvre une politique d'administration et d'occupation vigoureuse ⁸³. Des postes sont réoccupés, comme Dagguïrou en avril 1941 ⁸⁴. Mais le

⁷⁵ La réalité de l'attaque italienne sera mise en doute (ANOM, Affaires politiques 698/1, rapport de renseignements du 13/9/1939).

⁷⁶ SHAT, 7H9/1. Voir dans le même dossier la liste des événements militaires entre le 17 juin et 11 juillet.

⁷⁷ Commandant militaire de la CFS en 1939, il rejoint les troupes gaullistes lors du ralliement de la colonie à Vichy. En 1943, il est commandant en chef pour l'océan Indien et haut-commissaire des possessions françaises de l'océan Indien. Gouverneur général de Madagascar de 1943 à 1946, sa politique répressive serait une des causes du soulèvement de 1947 selon Fremigacci (Jean), «La vérité sur la grande révolte de Madagascar», *L'Histoire*, n°318, mars 2007, p. 36-43.

⁷⁸ ANOM, 2E4, «Note sur la question des frontières», 8/8/1940.

⁷⁹ MAI - Archivio segreto DGAP, busta 23, 12.2, note de la direction générale de Affaires politiques du Ministero dell'Africa Italiana au ministère italien des Affaires étrangères, 20/4/1940.

⁸⁰ [Le retrait des Français des garnisons d'Afambo, Infighilò et Bolombotlà, qui, même d'après les revendications françaises maximales, sont incontestablement en territoire italien].

⁸¹ ANOM, Affaires politiques 698/3, bulletin du 19/10/1940 : «*La route de l'Aoussa qui passe par Afambo, Sakhisso, Aba, Tewao, pour aller au lac Assal est presque ouverte; seul le poste italien d'Afambo la surveille*».

⁸² ANOM, Affaires politiques 698/3, bulletin de renseignements du 19/10/1940.

⁸³ Elle sera théorisée en 1948 par Labarsouque (ANOM, 3C18, rapport du 23/3/1948).

⁸⁴ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», PV de passage de commandement, 28/5/1941.

territoire est vaste et peu accessible, les troupes sont peu nombreuses, les moyens manquent, et les autochtones n'acceptent pas facilement la domination française dans une zone où elle n'existait pas auparavant. Le responsable du peloton méhariste du Hanlé, le lieutenant Gory, exprime cette inquiétude et dès mai 1940, face à l'hostilité des 'Asahyammáras, il propose d'assurer le contrôle du territoire par la terreur et la répression :

«la seule façon de freiner un peu cette levée de lances et de boucliers sera, avant les hostilités, d'inspirer la crainte par la menace, et, dès le début de la guerre, de provoquer l'horreur par la répression. Si les Oloto et consorts sont terrifiés, ils nous laisseront peut-être tranquille, car le courage n'est pas leur vertu maîtresse»⁸⁵.

Les archives ne contiennent pas l'ordre explicite de mettre en œuvre ces méthodes, terroristes au sens propre⁸⁶, mais la tension entre les troupes françaises et les Ulu'tós va s'accroître⁸⁷. Le 18 juin 1941, un camion transportant le commandant du cercle de Dikhil, Chedeville, est attaqué et un milicien est tué, puis le 9 juillet, c'est la garnison de Dagguïrou où sont tués six miliciens⁸⁸ et, enfin, le 1^{er} octobre, l'attaque d'un convoi cause la mort d'un milicien à «Malhadlou»⁸⁹, à cinq kilomètres de Dikhil⁹⁰. En conséquence, l'administration décide d'interdire le territoire de la CFS à l'ensemble des Ulu'tós tant qu'ils n'auront pas payé une amende et restitué des armes volées.

Nos sources ne contiennent pas le point de vue Ulu'tó, mais elles permettent de deviner une autre histoire. En août 1943, Chedeville explique la situation à son successeur au cercle de Dikhil. Il recense 9 miliciens et partisans tués, mais 38 morts Ulu'tós depuis 1934 :

«dont nous sommes tenus pour responsables, à tort d'ailleurs pour la plupart. Ceux de 1934 avaient provoqué le P.M. (qui, de son côté, y a été un peu fort). (...) Celui de 1939 menaçait les Ascaris alors qu'on cherchait à arrêter son fils. Celui de 1940 est victime de son attitude menaçante et de la nervosité des Ascaris qui voulaient lui acheter des moutons (...). Les 5 de Guibris ont été pratiquement assassinés par les Miliciens, les 2 d'Afambo l'ont été certainement».

Cependant il estime que *«les Oloto que nous avons tués l'ont été le plus souvent en nous attaquant»* et conclut que *«cette situation ne peut prendre fin que par une soumission sans conditions. De nouvelles discussions sur ce sujet seraient vaines»⁹¹.*

En 1941 et 1942, les militaires français procèdent à des prises de bétail aux nomades, autant pour punir les indigènes dissidents que pour pourvoir au ravitaillement des postes et de la ville de Djibouti⁹². Il

⁸⁵ ANOM, Affaires politiques 698, bulletin de renseignements, 14/5/1940. Voir chapitre 7-2 sur la mise en œuvre de cette politique dans le Nord de la CFS.

⁸⁶ Les méthodes du lieutenant Gory sont aussi illustrées en 1943, alors qu'il tient le poste d'Afambo. Ayant refusé de nettoyer les toilettes, deux miliciens autochtones *«furent donc attachés au soleil et, une heure après environ, ils revinrent à de meilleurs sentiments»* (ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1929-1942», lettre du lieutenant Gory au commandant du cercle de Dikhil, 7/4/1943).

⁸⁷ Morin (Didier) [2004], pp. 271 : *«De 1940 à 1942, menés notamment par Alóyta b. Durúy, les Ulu'tó-k Seká ont opposé une vigoureuse résistance à la pénétration française dans le Hanlé, au nord-ouest de Dikhil».*

⁸⁸ ANOM, Affaires politiques 700, «Affaires intérieures 1941», bulletin de renseignement du cercle de Dikhil, lieutenant Muller, 19/7/1941.

⁸⁹ Une note sans date (après avril 1944) par du Vachat (ANOM, 2E7/2) situe cet épisode à «Lahaldklou».

⁹⁰ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945». JO CFS, l'arrêté du 29/9/1945 imposant une sanction collective à «la fraction Oloto des Assahyamara» pour ces faits, mentionne 7 morts à «Malhadlou» et aucun à Dagguïrou. ANOM, 2E7/2, «Renseignements divers (1941-1955)», «Note au sujet de l'occupation d'Afambo», note sans date (après le 8/4/1944) du commandant de la milice indigène du Vachat, recense les incidents.

⁹¹ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», note du 28/8/1943.

⁹² Au moins 200 moutons en 2/1942, 38 bovidés en 5/1942, 26 chameaux et 230 «petits ruminants» en 5/1943 (ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», note du 28/8/1943).

s'agit souvent de capture et non d'achat. C'est donc une violence exercée sur les populations civiles. En 1941, par exemple, une section commandée par Dupuis vole une chamelle aux «Gombar» et la mange ⁹³. C'est durant cette période, où les militaires sont seuls à l'intérieur du territoire, que se déroule la tentative de conquête militaire de l'intérieur de la CFS. Avec le retour de gouverneurs civils, en 1943, ces pratiques tendront à se réduire mais, en 1951, le gouverneur Sadoul doit encore s'élever contre une razzia de chèvres et ordonner leur restitution ⁹⁴.

L'offensive britannique en Afrique orientale depuis le Kenya et le Soudan aboutit à la prise de Harar le 27 mars, d'Addis Abeba le 6 avril, et d'Asmara le 8 avril 1941. Ce sont alors les Alliés qui prennent place sur la frontière de la CFS. Ce changement s'achève au nord, en juin 1941, lorsque *«les régions limitrophes du cercle [de Tadjoura] sont, au cours du mois, passées de la domination italienne à la domination anglaise, et ceci sans incidents»* ⁹⁵.

Des troupes françaises, dont des officiers précédemment en poste en Côte française des Somalis, sont associées à cette conquête de l'Éthiopie puis à la surveillance de la frontière avec la CFS. Au début les autorités vichystes s'en inquiètent ⁹⁶, mobilisant leurs troupes et procédant à des arrestations d'espions. Sept Somalis, dont deux femmes, et un Français sont même fusillés en mai 1941 ⁹⁷. En mai 1942, la frontière est matérialisée par la dépose de 650 mètres de voie ferrée au delà d'Ali Sabieh ⁹⁸.

Cependant entre 1941 et la fin de 1942, au-delà de l'affrontement entre les territoires ⁹⁹ (blocus terrestre et maritime de Djibouti, plus ou moins strict selon les moments, voir chapitre 4-3), se met en place une action, sinon concertée du moins de connivence objective, entre les officiers français en CFS et ceux en Éthiopie, pour permettre la réalisation des objectifs territoriaux élaborés à la fin des années 1930.

A la suite de l'intervention des officiers français, lors d'une réunion à Assab le 17 juillet 1941, les autorités militaires britanniques décident :

⁹³ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport 8/1944. Elle est finalement remboursée en 1944.

⁹⁴ ANOM, 1E1/5-7, «Correspondance 1951-1956», lettre du 13/3/1951.

⁹⁵ ANOM, Affaires politiques 698/3, lettre du capitaine Lanlo au gouverneur, 4/7/1941.

⁹⁶ SHAT 7H9/11, ordre de défense du 8/3/1941 : *«Dans la lutte que se livrent actuellement Italiens et Britanniques, la Côte française des Somalis doit rester neutre, mais en raison de sa situation géographique, des facilités qu'elle offre son port, Djibouti et sa voie ferrée, elle se trouve être l'objet des convoitises des uns et des autres. Elle doit donc être prête à défendre l'intégrité de son territoire»*.

⁹⁷ Voir ANOM, Contrôle 813, mission Monguillot, et 4E14, «Affaire Nouailhetas». En 1943 une information est ouverte contre les officiers responsables (général Nouailhetas, chef de bataillon Raynal, capitaine Cede, capitaine Chedeville, lieutenant Coutain), mais seul Nouailhetas est jugé après s'être rendu en 1953. Il est acquitté le 17/7/1953.

⁹⁸ ANOM, 6G5, «Ali Sabieh, affaires militaires», note du général Truffert, 1/5/1942 : *«En raison de la situation, il est estimé nécessaire de couper la voie ferrée au-delà d'Ali Sabieh sur une longueur de 1 000 mètres afin d'éviter toute pénétration par surprise des Britanniques au delà des feux de l'ouvrage d'Ambocto»*.

⁹⁹ ANOM, 3G7, note de service du général Truffert, commandant des troupes, 1/12/1941 : *«Seule la Côte française des Somalis, dans sa résistance opiniâtre, forme encore une enclave dans le bloc Érytrée-Éthiopie-Somaliland que les Anglais ont conquis et il est logique de penser qu'ils désirent la supprimer au plus tôt»*.

«Question of the proper frontier will be discussed separately by Brig. but at present patrols will not go East or South of the Lagarde line (ie boundary as claimed by the French)»¹⁰⁰.

Les sources sont peu claires sur les positions occupées par les belligérants entre fin 1940 et début 1943. Elles laissent apparaître, même s'il n'est pas possible de reconstituer les détails, que les garnisons sont mobiles. Il est probable que le peloton méhariste est allé jusqu'à Afambo, mais il est certain qu'un poste français n'y a pas été installé. Le poste de Dagguïrou n'est construit qu'à partir d'octobre 1939, puis évacué en 1940. En avril 1941, le commandant supérieur des troupes en CFS y ordonne de poser des mines anti-char¹⁰¹. Des cartes manuscrites de 1942 montrent très clairement que les Français se sont alors repliés sur la frontière italienne et que les Gaullistes restent sur la frontière française, laissant inoccupé l'espace intermédiaire¹⁰².

Après le débarquement des Alliés en Afrique du Nord, fin novembre 1942, la majorité des officiers supérieurs présents à Djibouti entrent en dissidence. Ils déposent le gouverneur le 4 décembre, puis imposent le ralliement de la colonie à la France libre, qui devient effectif le 26 décembre avec l'arrivée par le train des troupes gaullistes¹⁰³.

Le 24 janvier 1943, un sous officier français, le sergent Jean Thiébault¹⁰⁴, est tué au cours d'un affrontement entre un détachement de milice et un groupe afar «Kabbobá»¹⁰⁵. C'est le prétexte sous lequel le poste français de Badilto est créé à Afambo par le lieutenant Gory en mars 1943, comme en rend compte le gouverneur :

«Sur mes instructions, le 8 mars dernier, un détachement de miliciens et de partisans fort de 170 fusils, d'armes automatiques et d'un mortier de 81, s'installait à Afambo, entre les lacs Oddoumi Bad et Iita Bad, l'une des portes les plus fréquentées entre la CFS et l'Aoussa.

¹⁰⁰ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», cité dans le rapport du lieutenant-colonel Appert, alors commandant militaire de la CFS, du 7/4/1943. [La question de la vraie frontière sera discutée à part par le Brigadier mais pour le moment les patrouilles n'iront pas à l'est ou au sud de la ligne Lagarde (c'est à dire la frontière revendiquée par les Français)]. Appert est à nouveau commandant des troupes en CFS de 1951 à 1953.

¹⁰¹ SHAT, 7H9/7, note de service du 30/4/1941.

¹⁰² SHAT, 7H9/19.

¹⁰³ Voir le récit dans ANOM, Affaires politiques 700, note du 10/3/1943.

¹⁰⁴ La graphie exacte est incertaine. Dans les archives on trouve Thiébaut, Thiébault, Thiébau, Thiébeau sous les mêmes plumes.

¹⁰⁵ Les circonstances de la mort de Thiébeau font l'objet de récits très variés (voir aussi chapitre 7-3). Dans son rapport, le capitaine Coulet, commandant du cercle, raconte : «A vingt kms de Tadjoura seulement, la (...) tribu Kabibba attaque un petit détachement de la SNA (...) et le sergent Thiébeau tombe sous les balles des agresseurs» (ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport de 1-2/1943). Un rapport du gouverneur donne une version un peu différente : «Le 24 janvier 1943, sous l'influence sans doute du mauvais esprit latent de cette population fruste et sauvage, mais aussi de l'état d'effroi et de fièvre dans lequel elle vivait à cause du Commandant de Cercle, le Sergent Thiébeau était assassiné au cours d'une expédition punitive de razzia de troupes» (ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Correspondance - 1927-1943», rapport confidentiel, sans date, 9/1943). En 1946, des notables afars donnent une explication assez différente : «Un après midi, un lieutenant du Peloton Méhariste, M. Périquet, s'est présenté sur le campement de Birsaha et sans explication a enlevé les bœufs. Les Dankalis ont pris la fuite avec le reste d'animaux. Le lendemain, le Lieutenant est revenu, mais il n'a pas trouvé les bœufs. Il a alors brûlé les tentes, avec tout ce qu'elles contenaient. Il s'est ensuite mis à la recherche des bœufs : il en a trouvé quelques uns qu'il a amenés avec lui. Quatre Dankalis se sont trouvés sur son passage. L'un était armé. Ils ont supplié le Lieutenant de leur rendre les bœufs. Le Lieutenant les a écartés à coup de fusils. Le Dankali armé a tiré et tué le Sergent. Toute la région du Gouda a été alors pillée par le Capitaine Coulet Commandant de Cercle de Tadjourah à titre de représailles, de nombreuses arrestations ont été opérées, un vieux notable qui n'était pour rien dans l'affaire a été expulsé à Madagascar» (ANOM, 1E3-4, «Correspondance 1946-1956», lettre de notables afars au gouverneur, 28/10/1946). La question de la violence coloniale est hors de notre propos, mais se pose toujours.

Le 11 mars il était rejoint pas un détachement motorisé venu de Dikhil par la piste construite en 1939 pour desservir notre ancien poste d'Afambo, situé à un peu moins de trois kilomètres au nord-est du nouveau poste.

En cours de route, cette colonne motorisée avait été attaquée par des rôdeurs Oloto, qui avaient laissé sept morts sur le terrain. Pas de victimes de notre côté»¹⁰⁶.

Les gouvernements éthiopien et britannique, ainsi que le sultan de l'Awsa, protestent rapidement contre cette installation. Les autorités coloniales locales insistent sur l'importance du poste, en particulier pour le contrôle de la circulation de nomades. Le commandant militaire de la CFS estime qu'«il ne peut être question de retirer nos forces du poste d'Afambo»¹⁰⁷. Son supérieur, le général Legentilhomme¹⁰⁸, informe le commissaire aux Colonies à Alger de ce qui semble un événement mineur :

«Le Lieutenant-colonel Appert m'a signalé un léger incident avec les Britanniques du fait qu'il avait réoccupé un des postes frontières porté comme en territoire éthiopien sur la carte de circonstance établie par le capitaine italien Bracca pour justifier les droits italiens.

J'ai donné l'ordre à Appert de réoccuper tous nos postes frontières de 1939 et, en cas de contestation britannique, de rendre compte qu'il m'en référerait»¹⁰⁹.

C'est alors que la référence devient la frontière réellement occupée en 1939, et non plus le traité de 1897¹¹⁰. Cela explique le flou dont les autorités locales entourent la situation de 1939, insistant au contraire sur les événements postérieurs à 1941. Mais en mai, Legentilhomme, qui était en CFS en 1939 et connaît probablement la situation, conclut qu'à Afambo

«nous sommes en dehors du tracé de la frontière portée sur la carte la plus ancienne sur laquelle figure la frontière résultant de l'accord du 20 mars 1897. Aussi j'estime pour ma part que nous devons nous en tenir à l'occupation des postes que nous occupons à la frontière en 1939»¹¹¹.

En juillet 1943, le Comité Français de Libération Nationale décide l'évacuation d'Afambo. Les autorités coloniales interviennent immédiatement pour que cette décision soit rapportée. Après des discussions locales peu fructueuses, les Affaires étrangères tentent d'obtenir un soutien britannique en octobre 1943. Elles défendent alors la position coloniale :

«En vue d'éviter tout conflit avec [les Italiens] nous avons provisoirement abandonné Afambo en 1939. (...)

Nous avons, après de laborieuses discussions, admis le déplacement de notre poste et l'installation à Afambo d'un poste éthiopien sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :

- 1) réserve de nos droits de souveraineté sur la région contestée;*
- 2) faculté, si la surveillance exercée par les troupes éthiopiennes sur les pillards s'avérait inefficace de réprimer nous-mêmes les agissements de ces derniers;*
- 3) établissement d'un poste français dans le voisinage immédiat d'Afambo;*

¹⁰⁶ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», lettre du 13/4/1943, du gouverneur au commissaire aux Colonies (Londres).

¹⁰⁷ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)» lettre du lieutenant-colonel Appert, commandant supérieur de la CFS à Legentilhomme, 23/3/1943.

¹⁰⁸ Il est alors commandant en chef pour l'océan Indien et haut-commissaire des possessions françaises de l'océan Indien.

¹⁰⁹ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», lettre de Legentilhomme au commissaire aux Colonies, 1/4/1943, secret.

¹¹⁰ Nous avons évoqué les deux cartes militaires de 1942 (SHAT, 7H9/19) qui montrent une frontière occidentale orientée nettement à l'est au nord du lac Abhé, reprenant cette frontière des postes occupés en 1939.

¹¹¹ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», lettre du 7/5/1943.

- 4) démolition de la fortification construite par nous à Afambo;
5) livraison par les Abyssins des assassins du sergent Thiébault» ¹¹².

L'ambassadeur français à Londres explique en réponse :

«Les Britanniques ont adopté le point de vue suivant :

A - Foreign Office considère que les Britanniques qui se sont engagés à restituer à l'empereur les territoires conquis sur les Italiens sont tenus de restituer région d'Afambo qui était occupée par les Italiens, la question de souveraineté sur ces territoires restant l'objet d'une discussion franco-éthiopienne.

B - En ce qui concerne le fond même du problème, les Britanniques pensent qu'étant donné que les cartes françaises de 1939 portent le lac d'Afambo bien à l'intérieur du territoire éthiopien, sans porter aucune indication du poste lui-même, nos prétentions sur le poste et le territoire ne paraissent pas très certaines» ¹¹³.

L'Ethiopie n'a pas alors la capacité de peser fortement, soumise à l'accord de janvier 1942 qui laissait l'Angleterre responsable des frontières pour deux ans. L'administration coloniale française parvient à imposer le maintien du poste. Mais à partir de 1944, dans le cadre des négociations sur le chemin de fer l'Ethiopie réintroduit la question frontalière, et en 1945 la France accepte le principe du retrait d'Afambo (voir le chapitre 4-2).

¹¹² ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», MAE (Alger) à ambassade à Londres, 9/10/1943.

¹¹³ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», lettre de l'ambassadeur à Londres au MAE (Alger), 27/10/1943.

3-2 – Un basculement de frontière : le chemin de fer et le port (1906-1977)

Nous avons vu que, malgré la victoire contre l'Italie à Adwa, l'Éthiopie n'a pas pu empêcher un partage de son territoire en 1906, tout en conservant une souveraineté partielle, comme l'écrit Bahru Zewde :

«In other respects too, Ethiopia's post-Adwa independence was not as absolute as tends to be assumed. Politically, it was circumscribed by the influence that the European powers came to exert over Ethiopia; they concluded agreements over and in spite of Ethiopia, defining and reconciling their respective interests. The Tripartite agreement of 1906 between France, Britain and Italy and the Anglo-Italian understanding of 1925 (...) are two examples of European high-handedness. Ethiopia's admission to the League [of Nations] was itself a subject of prolonged debate. Ethiopia, though independent, was deemed not yet civilized enough to join the community of free nations. (...)

Economically too, Ethiopia found itself under the shadow of the same imperialism that was penetrating the colonial African economy. The only difference was that the relatively more independent Ethiopian political structure limited such expansion»¹¹⁴.

C'est dans ce contexte que s'inscrit l'implantation française en Éthiopie, dans la zone autorisée par l'accord de décembre 1906, c'est à dire l'arrière-pays de Djibouti marqué par la ligne de chemin de fer. La maîtrise de cet espace va connaître une évolution significative durant un «petit XX^e siècle». D'une domination française qui a de nombreux attributs de la souveraineté sur une partie du territoire éthiopien, le long de la voie ferrée, la situation évoluera, toujours le long du tracé du chemin de fer mais dans l'autre direction, par une pénétration éthiopienne dans le territoire djiboutien jusqu'au port, qui tend à devenir une frontière de l'Éthiopie.

Cette évolution n'est pas linéaire, elle connaît des mouvements pendulaires, de la présence française le long du corridor ferroviaire ou de l'avancée éthiopienne vers la mer. Dans un premier temps, la mainmise française se renforce, avec le traité de 1908 qui consacre l'incapacité de l'Éthiopie à résister à l'accord des puissances européennes et lance la construction de la deuxième section de la ligne. Puis l'autonomie réelle de la compagnie se réduit, dans une succession de négociations pratiques. Mais en 1935, l'administration coloniale française affirme encore son autorité sur l'espace ferroviaire en envoyant des troupes stationner à Dire Dawa, et qui parcourent la ligne jusqu'à Addis Abeba.

Ensuite, l'installation de l'Italie entraîne un recul français dont l'Éthiopie profite à partir de 1943 pour accroître petit à petit son contrôle sur la ligne jusqu'à son aboutissement portuaire. En 1949, la France est contrainte à transformer Djibouti en port franc; en 1959, elle accepte une cogestion de la compagnie et la présence de douaniers éthiopiens au port, mais ce n'est qu'en 1975, à la veille de l'indépendance djiboutienne, qu'est nommé le premier directeur général éthiopien du chemin de fer.

¹¹⁴ Bahru Zewde, [1991], p. 85. [Par d'autres aspects aussi, l'indépendance de l'Éthiopie après Adwa n'était pas aussi absolue qu'il l'est souvent estimé. Politiquement, elle était circonscrite par l'influence que les puissances européennes vinrent à exercer sur l'Éthiopie; ils conclurent des accords hors et en dépit de l'Éthiopie, en fonction de leurs intérêts respectifs. L'accord tripartite de 1906 entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie et le compromis anglo-italien de 1925 (...) sont deux exemples de la mainmise européenne. L'admission de l'Éthiopie à la [Société des Nations] fut l'objet de longs débats. L'Éthiopie, bien qu'indépendante, était considérée comme pas encore assez civilisée pour rejoindre la communauté des pays libres. Économiquement aussi, l'Éthiopie se trouva sous l'ombre du même impérialisme qui pénétrait l'économie coloniale africaine. La seule différence était que la relative indépendance de la structure politique éthiopienne limitait cette expansion].

Le corridor ferroviaire, une extension coloniale française (1906-1917)

Une fois l'accord des puissances européennes obtenu, la réalisation de la seconde partie de la ligne, entre Dire Dawa et Addis Abeba, devient l'objectif des autorités françaises. Il faut d'abord lever deux obstacles : la faiblesse financière de la compagnie concessionnaire, en partie contrôlée par des capitaux britanniques, et la résistance de l'Éthiopie à la diminution de sa souveraineté.

Il faut mettre en place un financement français des travaux restant, soit environ 60 millions de francs. Or, la Compagnie impériale, malgré la convention de 1902, rencontre toujours des difficultés financières ¹¹⁵. Le tronçon réalisé couvre ses frais d'exploitation mais ne permet pas de rembourser les emprunts contractés pour sa construction. La Compagnie impériale continue donc à solliciter des financements auprès du Trust des frères Ochs, qui se voit concéder en échange la construction des sections suivantes le 9 janvier 1905. Nous avons vu précédemment que l'Assemblée générale des actionnaires et Chefneux avaient soutenu le principe de l'internationalisation de la ligne en décembre 1905, «*solely because they were attached to the British financiers*» ¹¹⁶.

La signature par le gouvernement britannique de l'accord tripartite, qui laisse la France gérer le chemin de fer, ruine les espoirs des dirigeants de la Compagnie impériale, qui est l'autre grande perdante. Elle va disparaître dans l'affaire, après avoir dépensé 47,8 millions de francs, dont près de 10 millions en frais financiers, 4 millions de droits aux concessionnaires (Ilg et Chefneux) et 32,5 millions de frais de construction ¹¹⁷.

«Though the degree to which the British, in league with the Directors of the company, deliberately pushed the company into this debacle cannot be ascertained, it can safely be stated that the main responsibility falls this time as well squarely on their shoulders» ¹¹⁸.

D'autre part, si la Compagnie impériale a longtemps bénéficié du soutien de Menelik, après 1906 les relations se tendent entre Menelik, Chefneux et Ilg «*qui n'ont tenu aucun de leurs engagements*» ¹¹⁹. En février 1907, le gouverneur de la CFS écrit à son ministre :

«Je viens d'être informé que l'empereur Ménélik s'est emparé de la ligne téléphonique Harrer Addis-Abbaba ainsi que service postal appartenant Chefneux-Ilg. Chef exploitation chemin de fer a été obligé ramener son agent dans enceinte gare» ¹²⁰.

Finalement, le 3 juin 1907, la compagnie est contrainte au dépôt de bilan. Une régie provisoire de gestion est mise en place pour l'exploitation de la ligne et un liquidateur judiciaire nommé. Le gouvernement français estime qu'une nouvelle compagnie est nécessaire, d'autant plus que la Banque de l'Indochine, très proche du ministère des Finances et inspirée par Charles Michel-Cote, serait prête à en prendre la direction. La Compagnie impériale ayant perdu le soutien des gouvernements français et éthiopiens, et abandonnée par les Britanniques, est alors condamnée. Début juin 1907, des représentants des intérêts

¹¹⁵ Voir van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995], p. 399-405.

¹¹⁶ Shiferaw Bekele [1982], p. 94-95. [Simplement parce qu'ils étaient liés aux financiers britanniques].

¹¹⁷ Voir le détail dans Shiferaw Bekele [1982].

¹¹⁸ Shiferaw Bekele [1982], p. 93. [Même si l'on ne peut savoir dans quelle mesure les Britanniques, en liaison avec les directeurs de la compagnie, mirent délibérément la compagnie dans cette situation désastreuse, on peut affirmer que la responsabilité principale repose franchement cette fois sur leurs épaules].

¹¹⁹ DDF, 2^e série, tome 11, lettre de Klubukowski au ministre des Affaires étrangères (Pichon), 9/6/1907.

¹²⁰ ANOM, Affaires politiques 81, télégramme du gouverneur (Pascal), 2/2/1907.

britanniques et de Chefneux tentent en vain de prendre le contrôle matériel de la gare de Dire-Dawa et des fonds qui s'y trouvent ¹²¹.

En avril 1907, Antony Klobukowski, précédemment consul de France au Caire, est envoyé en mission en Ethiopie en remplacement de Léonce Lagarde, qui rejoint l'administration centrale. Klobukowski est chargé de négocier les conditions de la mise en œuvre de l'accord tripartite en favorisant au mieux les intérêts français qui sont en partie contradictoires. Lukian Prijac décrit ainsi son ordre de mission :

«Klobukowski doit en toute occasion se conformer aux clauses du traité de Londres afin de ne pas relancer les rivalités entre les différentes puissances. Il doit se plier à quelques grands principes : finir la ligne jusqu'à Addis Abeba, concevoir avec Ménélik la liquidation de la CIE mais à condition que la nouvelle compagnie reste française, établir avec clarté l'apport éthiopien dans l'affaire, négocier les droits de douane et la garantie. Il doit encore faire respecter la souveraineté éthiopienne sur son territoire, souveraineté que les différents dirigeants de la colonie de Djibouti ne respectaient guère» ¹²².

La dernière phrase est en fait l'expression du désir de l'administration des Affaires étrangères de préserver son territoire face aux incursions de celle des Colonies en Ethiopie. Le rapport présenté au Sénat lors du vote des accords finaux présente ainsi les objectifs qui étaient fixés à la mission, dans une optique plus coloniale :

«Le traité qui vous est soumis semble donc répondre aux conditions que nous avons posées (...) : assurer le développement de notre colonie de la Côte des Somalis, tendre à en faire le débouché du commerce de l'Ethiopie (...), assurer à nos négociants et à nos industriels un débouché de leurs productions (...) et garantir à nos ressortissants ou protégés une justice consulaire efficace» ¹²³.

Quoi qu'il en soit, ces négociations débouchent sur deux séries d'accords ¹²⁴, au début de 1908 – qui définissent les relations avec l'Ethiopie – et en mars 1909 – qui organisent la mise en œuvre de la ligne entre les intervenants français (Etat, Compagnie impériale, Chemin de fer franco-éthiopien) :

- 10 janvier 1908 : traité d'amitié et de commerce franco-éthiopien
- 30 janvier 1908 : concession de la ligne par Menelik, avec un premier avenant le 26 mai
- 5 mars 1908 : accord transitoire entre les banques et l'Etat français
- 6 mars 1909 : accord transactionnel entre la France et la Compagnie impériale
- 8 mars 1909 : convention entre la France et la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien (dont les statuts ont été déposés le 12 mars 1908 ¹²⁵), qui remplace l'accord du 5 mars.

¹²¹ Voir van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995], p. 415-416. ANOM, TP 982, lettre du gouverneur au ministre des Colonies, 4/6/1907, «Le 2 juin, M. Bernard, qui remplit par interim les fonctions de chef d'exploitation de la Compagnie, est venu me voir et m'a annoncé verbalement qu'il avait reçu de son Conseil d'Administration un télégramme lui prescrivant de remettre entre les mains du Dr Hansen, agent à Dire-Daoua des Srs Ochs, toutes les recettes d'exploitation».

¹²² Prijac (Lukian) [2003], p. 17. Cette étude détaille le déroulement de la mission Klobukowski. Elle contient également le texte de l'ordre de mission.

¹²³ ANOM, Affaires politiques 81, rapport de M. Noël, sénateur, du 23/12/1908.

¹²⁴ Les textes de ces accords sont en annexe.

¹²⁵ Selon le texte de l'accord du 8/3/1909. Rosanna van Gelder de Pineda ([1995], p. 428) date la constitution de la Compagnie le 3 avril 1909, c'est à dire après la signature de la convention.

L'accord franco-éthiopien de 1908

Dans la deuxième partie de l'année 1907, se déroulent les négociations avec Menelik pour valider le changement de société concessionnaire et organiser la concession de la deuxième section, et ce malgré le refus du *negus* de reconnaître l'accord tripartite de 1906. Il s'agit également d'organiser les relations entre les deux pays, l'indépendance même réduite de l'Éthiopie étant confirmée par ce texte. Ces négociations se déroulent strictement entre la France et l'Éthiopie, respectant l'aspect territorial de l'accord de 1906 ¹²⁶. En octobre 1907 les autres puissances européennes se plaignent de ne pas être informées ¹²⁷, mais ce n'est qu'en janvier 1908 que les ambassades françaises à Londres et à Rome obtiennent des informations à communiquer à ces gouvernements ¹²⁸. L'Éthiopie ne peut donc tenter de jouer un jeu de balance entre les puissances européennes signataires du traité de 1906, et il n'y a pas d'autre acteur significatif. Laissée seule face à la France, elle est contrainte, après une négociation de quelques mois, d'accepter des conditions peu favorables.

L'objectif de Menelik, qui commence à être diminué par la maladie, est, d'une part, que le chemin de fer soit construit le plus rapidement possible et, d'autre part, d'en avoir le plus grand contrôle possible sans participer à son financement. La France partage le premier objectif, est en décalage sur le deuxième, et souhaite obtenir le statut le plus favorable possible pour ses ressortissants qui résident ou investissent en Éthiopie.

Concrètement, les négociations portent sur le montant de la participation éthiopienne au capital de la nouvelle société – donc de la valorisation des 2,3 millions de francs que Menelik avait prêtés à la première compagnie –, sur les montants des taxes que paieraient les marchandises transportées, sur les avantages annexes dont bénéficierait le chemin de fer, et sur le statut des Français en Éthiopie. Dès juin 1907, Menelik accepte d'accorder la concession de la deuxième section à une nouvelle compagnie, en échange d'un intérêt de 5% sur le capital qu'il a investi et la livraison de 3000 fusils à son armée ¹²⁹.

Les accords finaux se réalisent en deux temps. Le 10 janvier 1908, est signé un traité d'amitié et de commerce entre la France et l'Éthiopie ¹³⁰. Il prévoit que «*les ressortissants et les protégés des deux Etats jouiront de la pleine liberté de pénétrer sur toute l'étendue du territoire de l'autre Etat, d'y circuler, d'y séjourner*» (art. 2). Il limite les impôts éthiopiens sur les marchandises importées à 10% (art. 3), le gouvernement éthiopien bénéficiant d'une franchise à Djibouti (art. 4). Enfin, son article 7 organise un système dit de «capitulations» ¹³¹ :

«Toutes les affaires de quelque nature qu'elles soient, criminelles ou autres, entre les ressortissants ou protégés français, relèveront désormais de la juridiction française,

¹²⁶ L'Éthiopie mène d'autres négociations avec l'Italie et l'Angleterre à propos de leur zone respective, qui aboutissent à l'accord anglo-éthiopien du 6 décembre 1907 sur la frontière entre l'Ouganda, l'Est africain anglais et l'Éthiopie, et aux conventions italo-éthiopiennes du 16 mai 1908 sur la délimitation de la Somalie et de l'Erythrée.

¹²⁷ DDF 1871-1914, 2^e série, tome 11, lettres du 11/10/1907 et du 25/11/1907.

¹²⁸ DDF 1871-1914, 2^e série, tome 11, lettre du 6/1/1908.

¹²⁹ Shiferaw Bekele [1982].

¹³⁰ Il est ratifié par la Chambre des députés le 5 janvier 1909 et par le Sénat le 28 janvier 1909.

¹³¹ Il s'agit, dans l'empire ottoman, d'un système d'extra-territorialité pour les ressortissants occidentaux, qui sont soumis sur le territoire du sultan à la loi de leur pays d'origine. Le système comprend aussi des volets économiques et même postaux. Les capitulations en Turquie sont abrogées par le traité de Lausanne du 24/7/1923.

jusqu'à ce que la législation de l'Empire d'Ethiopie soit en concordance avec les législations d'Europe.

Toutes les affaires, de quelque nature qu'elles soient, criminelles ou autres, entre les ressortissants et les protégés français et les sujets de l'empereur, seront portées devant un magistrat abyssin siégeant dans un local spécial et qui jugera, assisté du Consul de France ou de son délégué.

Si le sujet abyssin est défendeur, il sera jugé suivant la loi éthiopienne.

Si le ressortissant ou protégé français est défendeur, il sera jugé suivant la loi française.

En cas de désaccord entre les juges, il sera statué en dernier ressort par le Tribunal de S.M. le roi des Rois d'Ethiopie.

En cas de crimes ou délits commis par les ressortissants ou protégés français, l'autorité territoriale usera de son droit de police pour la recherche et l'arrestation des coupables, à charge pour elle d'en informer immédiatement le Consul de France et de les remettre entre ses mains».

Il s'agit d'un nouvel affaiblissement de la souveraineté éthiopienne, qui perd le contrôle de la justice exercée sur son territoire en ce qui concerne les Européens. En effet, tous les accords entre l'Ethiopie et les pays européens contiennent un article rédigé sur le même modèle que l'article 4 du traité du 10 janvier 1908 :

«Le Gouvernement éthiopien s'engage à faire bénéficier les ressortissants et protégés français de tous les droits, avantages et privilèges qu'il a pu accorder ou qu'il accordera dans l'avenir aux ressortissants et protégés d'une tierce Puissance, et notamment en ce qui concerne les douanes, les impôts intérieurs et la juridiction».

Le statut juridique civil et pénal particulier accordé aux Français concerne donc en fait tous les Européens. L'analyse de Shiferaw Bekele sur les conséquences de cette situation montre bien comment elle est vécue par les Ethiopiens :

«The arrogance and misbehaviour of whites were visible even before, but with capitulations they became uncomfortably evident»¹³².

Un exemple des situations que crée cette différence légale entre Européens et autochtones est l'affaire Andreoli, dont il est significatif qu'elle se déroule à Dire Dawa. Après que le chien de cet agent du CFE a mordu un Ethiopien, Andreoli refuse de se présenter à la police éthiopienne qui finit par l'arrêter. Une émeute des Européens oblige l'administration éthiopienne à remettre l'Italien à son consul¹³³.

La mise en œuvre de la concession ferroviaire (1908-1909)

Le 30 janvier 1908, avec l'accord des autorités françaises qui ont participé à la négociation, Menelik accorde une concession au docteur Vitalien¹³⁴, en tant que représentant de la future nouvelle compagnie qui «entrera en possession du chemin de fer construit entre Djibouti et Dire-Daoua, l'exploitera et prolongera la ligne jusqu'à Addis Abeba» (art. 1^{er})¹³⁵. La compagnie prend à sa charge le rachat de la ligne déjà construite et la créance de 2,3 millions due au gouvernement éthiopien. Ce dernier détiendra un

¹³² Shiferaw Bekele [1982], p. 129. [L'arrogance et l'inconduite des blancs étaient déjà notables auparavant, mais avec les capitulations elles devinrent désagréablement évidentes].

¹³³ Ydlibi (May) [2006], et ANOM, Affaires politiques 133.

¹³⁴ Le docteur Vitalien, né aux Antilles (Haïti), est arrivé en Ethiopie en 1902. Ayant appris l'amharique, il devient le médecin de Menelik. Il est également alors proche de la Banque de l'Indochine. Il quitte l'Ethiopie en 1910. Il touche 150 000 francs et une allocation annuelle de 25 000 francs, versée jusqu'en 1912, pour la cession de la concession. Il perd l'action judiciaire qu'il entreprend contre l'Etat en 1921 pour obtenir le maintien de cette allocation.

¹³⁵ Ce contrat est assez mal rédigé. Ainsi la phrase «la compagnie fera connaître au Gouvernement Ethiopien le montant de son capital social» de l'article 7 devrait être dans le 6, la présence d'un représentant éthiopien au CA est mentionnée deux fois, les travaux et le tracé sont éparpillés dans le texte (art. 2, 4, 5, 9), etc.

quart du capital, qui ne peut être augmenté sans son accord (art. 6), et nommera un représentant au Conseil d'administration (art. 10 et 16). Deux contrôleurs (un représentant de l'Éthiopie et un de la France) seront rémunérés par la compagnie pour *«surveiller la construction et l'exploitation du chemin de fer»* (art. 10).

Les travaux de continuation de la ligne doivent commencer dans l'année et sont divisés en trois parties *«de Dire-Daoua aux Assabots, des Assabots à l'Aouache, et de l'Aouache à Addis Abeba par Lossette»* (art. 1^{er}). L'Éthiopie garde le contrôle du tracé mais s'engage à ne pas autoriser de ligne concurrente (art. 2). À la fin de la concession de 99 ans, le chemin de fer deviendra propriété de l'Éthiopie.

Pour son exploitation et en plus des terrains nécessaires à son installation, la compagnie conserve la possession d'une bande de terrain longeant la ligne, large de mille mètres entre la frontière et Dire Dawa, de deux cents mètres entre Dire Dawa et l'Awash et de cinquante mètres ensuite, mais elle perd la possession du sous-sol (art. 4). Elle est autorisée à percevoir à Dire Dawa, en plus du prix du transport et des droits de douanes éthiopiens, une taxe de 6% sur les marchandises. Son produit est divisé entre le gouvernement éthiopien et la compagnie qui en touche les deux tiers. Les approvisionnements de la compagnie sont *«exempts des droits de douane»* (art. 17).

La compagnie doit payer une redevance au gouvernement éthiopien, dont le montant est calculé en fonction des recettes mais proportionnelle aux bénéfices (art. 12). En cas de pertes, des subventions – du gouvernement français uniquement, pour exclure les autres Européens – sont autorisées (art. 8). Un avenant signé le 26 mai modifie le montant de la redevance et précise qu'elle ne sera payée qu'après le remboursement total d'éventuelles avances du gouvernement français.

Enfin, *«le Gouvernement Ethiopeen protégera le chemin de fer contre toute atteinte sur le territoire de l'Empire, et fournira les soldats chargés de le garder. Les gardiens seront logés et payés par la compagnie»* (art. 13)

Par cet accord, l'Éthiopie obtient donc que le chemin de fer soit construit, et renforce légèrement son contrôle sur la compagnie, sans avoir à participer à son financement. En revanche, l'ensemble des attributs de souveraineté du chemin de fer ne sont pas supprimés. La société conserve implicitement son caractère français (propriété et statut), la possession d'une bande de terrain le long du tracé de la ligne qui est étendue jusqu'à Addis Abeba, une extra-territorialité douanière et même, en partie, le contrôle de la police sur son territoire. La division de la voie restant à construire en trois zones fait que l'Éthiopie doit valider au fur et à mesure les tracés finalement retenus, et lui donne donc une capacité d'intervention accrue durant la réalisation des travaux.

Une fois l'aspect éthiopien des négociations terminé, il reste aux autorités françaises à mettre en place la solution concrète de mise en œuvre du chemin de fer, pour commencer normalement les travaux avant janvier 1909. Elles doivent d'une part négocier avec la Compagnie impériale – en liquidation mais

toujours exploitante de la ligne – le changement de concessionnaire, en respectant les droits des actionnaires et créanciers de cette société.

Ces deuxième négociations sont longues, tant sur les montants d'indemnisation à accorder que sur le principe de la nécessité d'écarter les anciens exploitants. Concernant l'estimation financière de la ligne, les discussions commencent dès 1907, et un accord est trouvé sur une valeur de 27,5 millions de francs, ce qui permet, après marchandage, d'aboutir à un paiement de 99 annuités de 610 000 francs, soit au total, intérêts compris, un peu plus de 60 millions de francs courants sur un siècle ¹³⁶.

De leur côté, les intérêts britanniques n'ont pas désarmé. En octobre 1908, le gouverneur de la colonie écrit encore :

«Le groupe Ochs, qui détient la plus grosse partie des actions de ce chemin de fer, n'a pas désarmé. Je vous ai signalé en temps opportun, les agissements de ce trust. Je n'insisterai pas ici, puisque les menées du groupe n'ont pas eu lieu dans la colonie» ¹³⁷.

Les responsables de la Compagnie impériale espèrent toujours conserver le contrôle de la ligne, par exemple en transformant leurs intérêts dans le capital de la Compagnie impériale en participation à la nouvelle société. Mais le gouvernement français refuse cette possibilité, dont ne veulent pas non plus les financiers qui vont être impliqués dans le futur franco-éthiopien, particulièrement la Banque de l'Indochine; l'Angleterre ne prend pas de position officielle et rien n'aboutit.

La pression diplomatique pour aboutir à une solution rapide et lancer les travaux ne cesse pas. En juin, les Affaires étrangères alertent sur le risque d'un retrait de la concession par Menelik ¹³⁸, et les Italiens guettent un échec français qui leur permettrait de se replacer. Une convention provisoire est signée le 26 octobre 1908 entre l'Etat et les actionnaires de la nouvelle compagnie, mais elle n'est pas mise en œuvre. Finalement, le 8 décembre 1908, le gouvernement, estimant avoir une position suffisamment établie, prononce la déchéance de la concession – par un décret qui fait référence à la convention de 1902 – ce qui entraîne *«la confiscation de la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours de l'Aouach»* (art. 16), et signe une convention, le 14, avec la nouvelle compagnie. En même temps, se met en place une régie provisoire chargée de maintenir la continuité de l'exploitation, qui prend possession des locaux, des bâtiments, de la ligne, et embauche une partie du personnel de la Compagnie impériale. Immédiatement, le liquidateur judiciaire et les actionnaires entament des recours devant le conseil du contentieux administratif de la CSF et le conseil d'Etat pour faire annuler ces décisions.

La situation évolue alors rapidement et, entre le 5 et le 8 mars 1909 (soit après le délai fixé pour le début des travaux), trois accords règlent les questions financières, de construction, d'exploitation et de contrôle.

Le 5 mars, un accord transitoire entre l'Etat français et un regroupement de huit banques ¹³⁹, qui représentent l'ensemble du grand capitalisme financier et colonial français, convient que ces

¹³⁶ Le dernier versement devait advenir en 2008, mais nous n'avons pas réussi à en trouver la trace. Les grandes périodes d'inflation du XX^e siècle ont fortement atteint ce capital. Les intérêts anglais se plaignent des pertes importantes qu'ils ont subies dans cette affaire (voir par exemple ASMAI, MAI, 5/3, fascicolo 25).

¹³⁷ ANOM, Affaires politique 133, dossier 7, lettre du gouverneur pi du 13/10/1908.

¹³⁸ DDF 1871-1914, 2e série, tome 11, Note du département «Chemin de fer d'Ethiopie», 12/6/1908.

¹³⁹ Banque de l'Indochine, Crédit lyonnais, Société générale, Comptoir national d'escompte de Paris, Banque de Paris et des Pays-Bas, Crédit industriel et commercial, Banque de l'union parisienne, Banque française du commerce et de l'industrie.

établissements financiers prendront le contrôle de la nouvelle compagnie. Ainsi sont garantis la présence des banques, le caractère français du chemin de fer, et les relations de l'ensemble avec l'Etat dont ces établissements financiers ne sont jamais éloignés ¹⁴⁰. La nouvelle compagnie est bien conforme aux vœux du gouvernement français.

Il est possible, dès le lendemain, de signer l'accord transactionnel organisant le dédommagement des actionnaires de la Compagnie impériale ¹⁴¹. En échange de 99 annuités de 610 748,10 francs la compagnie reconnaît la prise de possession par la Côte française des Somalis de l'ensemble de la ligne déjà construite, y compris les immeubles et le matériel roulant, et abandonne les poursuites qu'elle a entamées. La société ne conserve que le «*mobilier garnissant les locaux occupés par le siège social, à Paris*» et les «*droits qu'elle tient de la Société du lac Assal*» ¹⁴² (art. 1^{er}). Cet accord qui engage l'Etat doit être validé par une loi et n'entre définitivement en vigueur qu'après son adoption, qui est promulguée le 3 avril 1909. Enfin, le 8 mars, est signée la convention définitive ¹⁴³ entre l'Etat français, représenté par les ministres des Colonies, des Finances et des Affaires étrangères, et la nouvelle Compagnie concessionnaire qui définit les modalités de la concession (construction et exploitation de la ligne) et du contrôle exercé par le gouvernement français. Elle remplace l'accord du 5 mars, qui n'a servi que de garantie réciproque aux engagements pris. En ce qui concerne les aspects financiers, un rapport d'inspection de mai 1909 résume ainsi cette convention :

«L'Etat français s'engage, à lui seul, à subvenir (...) à tous les frais d'établissement de la ligne située pour les 7/8 en pays étranger. Si l'exploitation devient déficitaire, il s'engage également à supporter le déficit dans certaines conditions. Si, par contre, elle devient rémunératrice, il en laisse intégralement le profit (...) tant à la Compagnie qu'au Gouvernement éthiopien» ¹⁴⁴.

En effet, à condition pour la Compagnie de rester française (art. 2 et 33) et d'assurer la construction et l'exploitation de la ligne (art. 14 et 30), l'ensemble des risques financiers afférents sont garantis par l'Etat français (art. 6, 7 et 19). Mais si le gouvernement renonce aux éventuels avantages financiers qu'il pourrait retirer de son engagement, il les échange en fait contre des avantages politiques, c'est à dire la maîtrise de la Compagnie et de la ligne, qui est confiée à l'administration coloniale (art. 2, 10, 11, 13, 21, 22, 25 et 26).

Cette convention organise l'ensemble de la ligne, jusqu'à Addis Abeba, définit ses caractéristiques techniques et commerciales, qui sont donc contrôlées entièrement par l'administration coloniale. Tous les travaux et investissements doivent être approuvés avant de pouvoir être engagés (art. 5 et 10). De même, c'est le gouvernement français qui réceptionne la ligne (art. 12). Aucune intervention éthiopienne n'est

¹⁴⁰ Sur les liens entre le haut système bancaire et l'Etat, voir par exemple Bouvier (Jean) [1973], un peu ancien mais clair.

¹⁴¹ «*C'est là en effet une garantie faite, non dans l'intérêt de la Compagnie, mais en faveur des actionnaires, des obligataires et des créanciers.*» ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-1, dossier «Chemin de fer 1936-1937», procès verbal d'une réunion du 2/10/1935.

¹⁴² Sur l'exploitation du sel du lac Assal, voir Dubois (Colette) [2003].

¹⁴³ Le texte complet (plus de 45 000 caractères, soit 30 feuillets) est en annexe.

¹⁴⁴ ANOM, Contrôle 804, «Note au sujet du Chemin de fer franco-éthiopien et de l'organisation du contrôle de cette entreprise», 25/5/1909.

prévue sur ces aspects, un accord avec le gouvernement éthiopien n'est prévu pour l'exploitation de la ligne qu'en cas d'incapacité du concessionnaire à l'assurer (art. 30).

«*En considération de la garantie financière qu'il apporte*» (art. 10), un contrôle sur la construction (art. 10), l'exploitation (art. 25) et la gestion (art. 26) du chemin de fer est assuré par les Colonies. L'article 25 précise que «*les attributions [des] contrôleurs et l'organisation du service [du contrôle] seront définies par un arrêté pris par le Ministre des Colonies après entente entre le Gouvernement français et le Gouvernement éthiopien*» en référence à l'article 10 de la concession de janvier 1908 qui prévoit un contrôle bi-national sur «*la construction et l'exploitation du chemin de fer*». L'article 9, qui soumet le tracé à l'accord du gouvernement éthiopien, n'est pas évoqué, alors que d'autres dispositions de la convention de 1908 sont reprises (la présence d'un administrateur éthiopien à l'art. 10 par exemple). Ici, l'Ethiopie n'est mentionnée que pour l'exploitation, seule la France est mentionnée pour la réception de la ligne (art. 12). Si la possibilité pour le gouvernement éthiopien de refuser un itinéraire n'est pas niée mais simplement absente, la convention ajoute au minimum une co-validation française sur un réseau de transport situé en territoire éthiopien, et précise que le directeur des travaux de construction doit être agréé par les Colonies (art. 10),

La convention fixe précisément les tarifs du chemin de fer, dont les modifications doivent être approuvées par le Contrôle (art. 16), sans que la participation éthiopienne soit mentionnée sur ce point. Il ne s'agit pas de la seule partie située en territoire français. Au contraire, c'est toujours la ligne entière qui est explicitement mentionnée dans ce texte (art. 1^{er}, 3bis, 5, 16, 20, 21, 22), pour le contrôle, pour la garantie financière, et pour les tarifs.

Pour le contrôle de la gestion de fonds fournis par la garantie financière et des remboursements des avances de l'Etat français à la compagnie ¹⁴⁵, l'Ethiopie n'est pas mentionnée puisqu'elle n'y participe pas. Mais la convention fixe aussi le mécanisme de calcul de la redevance due par la société concessionnaire à l'Ethiopie (art. 23), qui ne vient qu'après le remboursement des avances françaises, ce que ne prévoit pas la convention de 1908, qui n'envisage dans son article 12 que la recette kilométrique brute.

Cette analyse de la convention de 1909 entre la France et la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien (CFE) montre la situation réelle. Certes, la France reconnaît l'existence d'un Etat éthiopien doté d'un certain nombre de prérogatives, mais il ne tient que partiellement compte de ses décisions dans l'organisation du chemin de fer, sur lequel le gouvernement français estime avoir des prérogatives supérieures en raison de l'investissement qu'il y consacre. La souveraineté éthiopienne est limitée par sa faiblesse politique et militaire, mais aussi financière. En effet, l'Ethiopie n'a pu rassembler les capitaux

¹⁴⁵ Les avances consenties entre 1910 et 1924 par le gouvernement à la compagnie atteignent 24 millions en capital et 5 millions en intérêts. «*A partir de 1924, les résultats d'exploitation ont permis non seulement de ne plus faire appel aux avances de l'Etat, mais de commencer le remboursement des avances antérieures. Ce remboursement a été terminé en 1930 (en capital) et en 1932 (en intérêts). A l'heure actuelle, l'Etat français est donc intégralement remboursé des avances consenties par lui au Chemin de fer franco-éthiopien.*» ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-1, dossier «Chemin de fer 1936-1937», rapport de l'inspection générale des travaux publics des colonies, 8/6/1936.

nécessaires à la construction de la deuxième section, et les accords politiques entre puissances européennes interdisent des financements extérieurs autres que français. Cependant, comme le note Shiferaw Bekele, contrairement au Maroc, où la pénétration ferroviaire a débouché sur un protectorat, en Ethiopie, les relations entre pays européens ont empêché cette issue et le pays est resté formellement indépendant, ce qui lui a permis ensuite de reprendre petit à petit certains des attributs de souveraineté qu'il avait été contraint d'abandonner.

Des évolutions contrastées (1909-1936)

Une fois que le gouvernement français a réussi à mettre en place la structure juridique, politique et financière permettant la réalisation de la voie ferrée, les contradictions de cette construction théorique apparaissent. Deux tendances opposées se développent, l'une qui tend au maintien ou à l'extension de la prégnance coloniale sur le chemin de fer, l'autre en faveur de l'autonomie de la compagnie par rapport aux autorités coloniales. Cette deuxième direction prend deux aspects : le renforcement du contrôle de l'Ethiopie sur son territoire et l'accroissement de l'influence des intérêts qui contrôlent le chemin de fer sur l'administration de la CFS, en particulier la gestion du port.

Il ne s'agit pas d'une évolution linéaire dans un sens ou l'autre, mais d'éléments dans un sens et l'autre. Cependant le contexte général est au renforcement de la deuxième tendance, bien qu'elle reste assez mesurée jusqu'en 1936 et la conquête de l'Ethiopie par l'Italie.

Le renforcement de l'emprise coloniale française sur l'Ethiopie prend plusieurs formes. D'abord elle se complète par l'achèvement de la ligne jusqu'à Addis Abeba. Ensuite la gestion du chemin de fer et l'importance de la Compagnie ferroviaire – qui est longtemps le premier employeur privé d'Ethiopie –, permet un contrôle partiel sur le commerce extérieur éthiopien, dont celui des armes. Enfin, un épisode peu étudié sera le chant du cygne de l'influence coloniale française en Ethiopie : la création de la «Compagnie coloniale de Dire Dawa», pour protéger les intérêts français en Ethiopie entre octobre 1935 et février 1937.

Dans l'autre direction, la modernisation continue de l'administration éthiopienne et l'évolution de la situation politique permettent à l'Ethiopie d'améliorer le contrôle qu'elle exerce tant sur son territoire que sur la compagnie elle-même, et donc de profiter de la position du chemin de fer y compris en CFS.

La construction de la deuxième section

Une fois les questions politiques réglées, il reste à entreprendre la construction de la deuxième section de la ligne, qui devait commencer avant février 1909 d'après la convention signée avec Menelik. Mais les questions politiques et financières retardent le début des travaux au-delà de cette date. En avril 1909, l'Ethiopie, soutenue par l'Italie, menace de retirer la concession et de réaliser elle-même la construction.

Elle continue à faire pression pour accélérer les travaux tout au long de l'année, sans cependant rien entreprendre de concret ¹⁴⁶.

Il faut encore un an à la nouvelle compagnie pour parvenir à terminer les études préliminaires, trouver les entrepreneurs et mettre en œuvre concrètement le chantier, y compris la réfection de la première section, qui n'était plus entretenue du fait des difficultés financières du premier concessionnaire. Les travaux commencent en janvier 1910; 60 kilomètres sont ouverts au trafic en mai 1911, 100 en août 1912, 145 en mai 1913, 235 en février 1914 lorsque la ligne atteint Awash. Le gouvernement éthiopien autorise la construction de la partie Awash-Addis Abeba en mai 1913.

En avril 1915, avec 779 kilomètres construits, la voie est pratiquement terminée jusqu'au terminus prévu à la capitale éthiopienne. Mais l'exploitation s'arrête à Modjo (km 715) en juillet 1915 car un désaccord entre le gouvernement éthiopien et la compagnie sur l'emplacement de la gare empêche de terminer la construction. La ligne sera finalement ouverte à l'exploitation sur l'ensemble de son tracé le 7 juin 1917. Après de longues négociations sur l'emplacement et la superficie des terrains alloués à la compagnie par la municipalité d'Addis Abeba, les travaux de construction de la Gare commencent en novembre 1927; elle est inaugurée le 3 décembre 1929.

A la suite de l'accord tripartite de 1906, les puissances européennes mettent en œuvre le partage des zones d'influence qu'il prévoyait. Ainsi, en 1913, l'ancien gouverneur de l'Erythrée, Ferdinando Martini, expose dans un rapport sur son action que l'Ethiopie est divisée par une ligne Assab-Gondar. Le Nord utilise l'Erythrée comme exutoire naturel, et le commerce du Sud passe par Djibouti et Zeila ¹⁴⁷.

Suivant la construction de la voie ferrée, l'administration coloniale française tente toujours de repousser la frontière du chemin de fer, et donc celle de l'influence française, à l'intérieur de la Corne. En 1910, l'ambassadeur français, Brice, essaye de repousser la frontière jusqu'à Gambella, en soutenant la construction de routes qui permettraient de faire passer par Djibouti les productions exportées par cette province ¹⁴⁸.

Après la Première Guerre mondiale, dans le prolongement de l'aide apportée à Menelik avant et pendant Adwa, cela passe par un renforcement de l'Ethiopie, amie de la France ¹⁴⁹. C'est dans cette veine que se situe le soutien apporté à l'entrée de l'Ethiopie à la SDN ¹⁵⁰, à laquelle Britanniques et Italiens sont finalement contraints de se soumettre. Cela passe également par le commerce des armes avec l'Ethiopie,

¹⁴⁶ par exemple, ASMAI - 5/3, fasc. 24, lettre du 19/11/1909, de l'ambassadeur italien à Addis Abeba (Ciccodicola) : «*Governo etiopico si è rivolto a me consigli, assicurandomi che esso intende assolutamente costruire ed esercitare per proprio conto tronco ferroviario di Addis Abeba all'Awasc*» [Le gouvernement éthiopien a suivi mes conseils, m'assurant qu'il entendait tout à fait construire et exploiter le tronçon ferroviaire d'Addis Abeba à l'Awash].

¹⁴⁷ Martini (Ferdinando), *Relazione sulla colonia Eritrea (1902-1907)*, Tip. della camera dei deputati, 1913, 4 vol.

¹⁴⁸ ANOM, Affaires politiques 128/7, lettre du 20/12/1910. En 1911, le gouverneur s'inquiète au contraire de telles routes qui rapprocheraient Addis Abeba des «*localités du Nil desservies par les vapeurs qui remontent jusqu'à Khartoum*» (lettre du 29/4/1911).

¹⁴⁹ Buccianti (Giovanni) [1977], en 1921 «*La linea politica francese : mostrare agli occhi degli abissini che la loro sovranità, contro gli intrighi delle altre potenze, era tutelata solo dai Francesi*» (p. 226) [La ligne politique française : montrer aux Ethiopiens que leur souveraineté, face aux intrigues des autres puissances, n'était défendue que par les Français].

¹⁵⁰ Elle y sera admise le 28 septembre 1923, voir Buccianti (Giovanni) [1977] sur le détail des négociations.

qui en plus de donner des débouchés à l'industrie française, permet de renforcer l'Éthiopie tout en la faisant dépendre du chemin de fer et non d'une voie d'accès concurrente.

«Les Anglais et les Italiens ont toujours protesté contre l'introduction des armes de guerre en Éthiopie (...).

J'ai (...) eu plusieurs fois l'occasion d'appeler l'attention du Département sur l'intérêt, non seulement financier mais encore politique, que nous avons à favoriser le plus possible l'armement de l'Éthiopie, afin de maintenir l'intégrité de pays. (...)

Les entraves, dont nous supportons seuls la responsabilité, apportées au transit des armes et munitions par Djibouti, à la demande des Légations d'Angleterre et d'Italie à Addis-Abeba, ne peuvent que faire le jeu de nos concurrents. J'estime que nous devrions accorder les plus grandes facilités au commerce des armes et permettre ainsi aux Abyssins de défendre leur pays le jour où son indépendance sera menacée»¹⁵¹.

La volonté de renforcer la zone de l'influence française est toujours présente. Ainsi au début de 1925, lors de négociations avec l'Éthiopie, les Colonies insistent sur la défense d'une clause :

«aux termes de laquelle le gouvernement éthiopien se serait engagé à ne percevoir sur les marchandises empruntant la voie ferrée aucune taxe, en dehors des droits de douane, dans une zone de 100 km de part et d'autre de la ligne et autour d'Addis-Abeba»¹⁵².

Une autre exemple est la création en 1929 d'une école française et chrétienne à Harar, sous la responsabilité de Mgr Jarosseau. Comme l'écrit le gouverneur la même année :

«Il serait sans doute possible au chemin de fer Franco-Ethiopien d'obtenir que son rayon d'action s'étende de l'artère principale, de la voie ferrée, à toutes les provinces circumvoisines, au moyen de routes qui seraient autant d'antennes. L'entreprise du chemin de fer dut-elle les construire de ses deniers»¹⁵³.

C'est qu'en effet, vers la fin des années 1920, plusieurs projets de chemin de fer sont évoqués en Éthiopie. Il est question, en particulier, d'une ligne vers le Sidamo (Addis Abeba-Sidamo-Borana), pour laquelle une concession est accordée aux Russes Babitchef¹⁵⁴ et Balachowski en 1928. L'ambassadeur à Addis Abeba écrit alors que *«le chemin de fer du Sidamo peut être considéré, me semble-t-il, comme un embranchement du chemin de fer Franco-Ethiopien»* et Chapon-Baissac, gouverneur de la CFS, pense que la Compagnie ferroviaire doit y participer le plus possible. Ce projet, comme d'autres postérieurs dans la même direction, ne parvient pas à trouver son financement, mais la position des représentants français est significative.

Les Affaires étrangères, qui sont l'interlocuteur des autorités éthiopiennes par le biais de l'ambassade à Addis Abeba, défendent aussi vigoureusement les intérêts, y compris symboliques, de la compagnie qui est vue comme une extension française. Un incident en 1929, met en valeur tant la position française que ses capacités de rétorsions face aux pressions éthiopiennes. En effet, pour un incident mineur semble-t-il,

¹⁵¹ ANOM, Affaires politiques 81, dossier 19 «Partage éventuel de l'Abyssinie», lettre du gouverneur (Pascal) du 11/7/1912.

¹⁵² ANOM, Affaires politiques, supplément non coté, Éthiopie-2, lettre du ministre des Colonies au Premier ministre, ministre des Affaires étrangères, 15/1/1925.

¹⁵³ ANOM, Affaires politiques 81, dossier 21 «Influence française en Éthiopie», lettre du gouverneur du 4/9/1929.

¹⁵⁴ Officier russe, alors lieutenant il se trouve sur les côtes de la mer Rouge et en «Dankalie» en 1897 (Carte Martini, scatola 13, busta 43) avant d'être rappelé par le gouvernement russe (DDF 1871-1914, 1^{re} série, t. 13, lettre du 22/2/1897). En 1911, il est chargé de l'achat de 15 000 fusils et 3 millions de cartouches par le gouvernement éthiopien (ANOM, Affaires politiques. 133/9-10). Il devient ensuite général dans l'armée éthiopienne.

l'administration se sent en mesure d'interdire tout transit à Djibouti au gouvernement éthiopien, montrant bien qui contrôle alors le corridor ferroviaire :

«Les autorités éthiopiennes ayant indûment revendiqué certaines parcelles de terrain dépendant des emprises de la gare d'Addis Abeba et ayant cherché par des voies de fait à s'approprier lesdites parcelles, le Ministre de France en Abyssinie a dû protester fermement auprès du Négus contre les prétentions de l'administration éthiopienne. Les démarches de M. de Reffye ont déterminé celle-ci à reconnaître les droits injustement contestés de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien. Mais, pour sauvegarder le prestige de notre pays et pour réparer le préjudice moral causé à la compagnie, notre représentant a demandé que le directeur des douanes d'Addis Abeba, responsable du recours aux voies de fait, fût sévèrement réprimandé par ses supérieurs. Redoutant que l'influence dont jouit à la Cour ce fonctionnaire ne lui permît d'échapper aux sanctions exigées par nous, M. de Reffye m'avait exprimé le désir de savoir si, le cas échéant, je serais disposé à intervenir auprès de vous pour que le gouverneur de la Côte des Somalis fût invité à retenir à Djibouti les marchandises destinées au Gouvernement abyssin. J'ai fait connaître à notre Ministre mon accord sur ce point» ¹⁵⁵.

Les Colonies préparent alors des instructions pour le gouverneur, qui est informé le 12 avril, mais le 15 mai, les Affaires étrangères signalent que *«l'incident qui faisait l'objet de mon télégramme du 9 avril dernier a été réglé à notre satisfaction»* sans que soient précisées les modalités de la solution trouvée.

Le port, débouché du chemin de fer

Dès la mise en œuvre du prolongement du chemin de fer en 1907, des aménagements deviennent nécessaires à l'autre extrémité de la voie pour permettre aux marchandises d'être transbordées entre les navires et le train. Une première jetée de 450 mètres (dite «Duparchy-Vigouroux» ¹⁵⁶) a été réalisée pour la Compagnie ferroviaire en 1898 : elle part du plateau du Marabout et forme le côté est du port. Elle est parcourue par la voie ferrée sur la moitié de sa longueur. Un autre quai (dit «du Gouverneur»), part du plateau de Djibouti et forme le côté ouest du port.

Plusieurs projets d'agrandissement et d'amélioration du port sont élaborés, selon deux logiques opposées ¹⁵⁷. La Chambre de commerce de Djibouti et l'administration locale souhaitent le prolongement du quai du Gouverneur pour amener le trafic vers la ville; le Chemin de fer et l'administration centrale des Travaux publics coloniaux soutiennent la réalisation du *«port du commerce éthiopien»* par le prolongement de la jetée du Marabout qui porte les rails. Mais aucun de ces projets n'aboutit : la Première Guerre mondiale entraîne l'arrêt des programmes.

A l'achèvement de la voie ferrée en 1917, les navires commerciaux ne peuvent toujours pas accoster à quai et doivent utiliser des chalands pour charger et décharger marchandises, voyageurs et charbon. De plus, ces chalands ne peuvent accéder aux quais qu'à marée haute. Fin 1918, le projet le moins cher, soutenu par le commerce local et financé sur le budget de la Colonie, la «jetée du Gouverneur», est réalisé dans le prolongement du quai du Gouverneur. Mais cet ouvrage, mal construit, s'effondre en partie

¹⁵⁵ ANOM, Affaires Politiques, non coté CFE-1, «Chemin de fer 1919-1938», télégramme du MAE aux Colonies, 9/4/1929.

¹⁵⁶ Duparchy et Vigouroux, les entrepreneurs chargés alors de la construction de la voie ferrée par la CIE, obtiennent en leur nom la concession d'une jetée par une convention du 15 avril 1898, approuvée par un décret du 30 avril.

¹⁵⁷ voir Dubois (Colette) [1997], p. 75 à 79, et ANOM, Contrôle 804, inspecteur Fillon, rapport du 10/3/1917, «Création d'un port à Djibouti».

le 14 mai 1920. Il ne sera terminé qu'en 1926, avec la mise en fonction d'une jetée de 156 mètres au sud-ouest du port ¹⁵⁸.

La partie des installations portuaires utilisée par le chemin de fer n'est pas terminée, et les navires n'accèdent toujours pas aux quais. En 1921, la colonie achète aux héritiers des concessionnaires (Duparchy et Vigouroux) les droits qu'ils possédaient sur la jetée est. Mais les travaux nécessaires pour créer un véritable port en eaux profondes sont d'une ampleur qui dépassent les possibilités du budget local et, sans doute, les compétences disponibles sur place au vu des difficultés rencontrées pour la «petite» jetée. En juillet 1926, un navire des Messageries maritimes, le «Fontainebleau», coule dans la rade. Devant l'impossibilité de le renflouer, il est décidé d'incorporer l'épave au projet. Les travaux commencent en 1930, même si les budgets ne sont définitivement votés qu'en 1934 : ils sont en partie financés par douze millions de francs parmi les dommages de guerre versés par l'Allemagne après sa défaite dans la Première Guerre mondiale.

C'est alors de nouveau le chemin de fer qui apparaît comme le moteur du port, au détriment d'autres intérêts commerciaux, et ce sont les besoins de la Compagnie ferroviaire qui déterminent les investissements. Ces intérêts sont vus comme étant ceux de la colonie, malgré certains de ses habitants, en particulier commerçants et coloniaux. On peut dire qu'alors le chemin de fer, prolongement colonial à l'intérieur de la Corne, surdétermine la CFS au détriment de sa réalité propre.

Renégocier des frontières (1924-1928)

Durant les années 1920, des négociations ont lieu entre la France et l'Éthiopie, originellement afin de permettre une extension éthiopienne vers la mer. Une première phase a lieu en 1924, marquée par le passage de Tafari en France en mai, puis en août, dans le cadre d'une tournée en Europe à la suite de l'entrée de son pays à la SDN. Il essaye alors d'obtenir des puissances européennes un accès à la mer :

«Les Anglais lui avaient offert le port de Zeila en échange de la rive orientale du lac Tsana et les Italiens lui proposent aujourd'hui le port de Hamfilah, moyennant la concession du chemin de fer allant de cette ville à la capitale du Ouello» ¹⁵⁹.

Une réunion au ministère des Affaires étrangères le 27 février estime que ces propositions sont peu crédibles et que *«la France a intérêt à maintenir au chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba un trafic suffisant pour que les déficits d'exploitation n'accroissent pas la charge que le jeu des conventions impose au budget de l'Etat»*. En conclusion, est proposée la concession d'*«une enclave limitée dans le port»* dont *«l'administration (...) pourrait être confiée à une société franco-éthiopienne»* ¹⁶⁰.

Un projet de convention est élaboré, prévoyant une concession éthiopienne de 50 ans dans le port, rémunérée par un loyer. Il est refusé par l'Éthiopie, tant en ce qui concerne la durée que le prix, alors que le gouverneur estime en mai que la *«création [d'une] enclave abyssine (...) entraînerait [la] disparition*

¹⁵⁸ ANOM, Contrôle 805, mission Leconte, rapport 21 «port de Djibouti», 28/2/1921, et Contrôle 806, mission Merly, rapport 36, 19/3/1925.

¹⁵⁹ ANOM, Affaires politiques, supplément non coté (Éthiopie-2), «Négociations franco-éthiopiennes - Accès de l'Éthiopie à la mer (1922-1928)», lettre du président du Conseil, ministre des Affaires étrangères (Poincaré) au ministre des Colonies, 13/2/1924. Ce dossier contient également les projets de convention élaborés en 1924 et les documents cités dans les paragraphes consacrés à cette négociation sauf mention contraire.

¹⁶⁰ Note pour le ministre, 27/2/1924.

de la ville commerciale [la] ruine[des] efforts publics et particuliers et enlèverait [à la] colonie son utilité et possibilité [d']avenir» ¹⁶¹. D'autres projets sont proposés, avec une zone d'extra-territorialité financée uniquement sur le transport des marchandises et une durée liée à la concession du CFE, que les Colonies acceptent en échange d'une clause dans l'article 5 qui définit un échange de souveraineté ¹⁶² :

«En aucun cas le gouvernement éthiopien ne pourra, sous une forme quelconque, percevoir aucune taxe sur ces marchandises en dehors des droits de douanes, dans une zone de 100 klm de part et d'autre du chemin de fer et autour d'Addis Abeba» ¹⁶³.

Finalement, malgré le retour de Tafari en France, après la démission du président du Conseil, Raymond Poincaré, en juin 1924, les négociations sont interrompues au mois d'août, car cette clause *«constitue un manifestement sur les droits de souveraineté de l'empire d'Ethiopie un empiètement que le ras Tafari a jugé impossible d'accepter»* ¹⁶⁴.

En 1927, Tafari essaye de relancer la question après le retour de Poincaré aux affaires :

En 1924, «j'avais, à mon arrivée à Paris, espoir d'obtenir pour l'Ethiopie un port à Djibouti, espoir que les pourparlers que j'avais eus avec votre Ministre m'avaient laissé croire. (...) Notre projet était d'obtenir la totalité du port de Djibouti. Mais dans la note que nous fit parvenir le Ministère des Affaires étrangères il était dit que le gouvernement français céderait au gouvernement éthiopien une partie des côtes de Djibouti» ¹⁶⁵.

Pour le ministre des Colonies, les négociations s'étaient interrompues sur des bases moins étendues :

«Le gouvernement français accorderait dans le port de Djibouti, et pour une durée limitée, un emplacement au gouvernement éthiopien pour lui permettre d'entreposer les marchandises à destination ou en provenance d'Abyssinie, le pavillon impérial y flottant à côté du pavillon français» ¹⁶⁶.

En octobre 1928, lors du couronnement de Tafari comme *negus*, Chapon-Baissac se rend à Addis Abeba et remet une note verbale dans laquelle, après diverses considérations générales un peu oiseuses, il conclut que *«le gouvernement de la Côte française des Somalis n'est pas opposé à la création à Djibouti d'une zone franche éthiopienne»* ¹⁶⁷. Après avoir transmis une copie de sa note au ministère des Colonies le 21 novembre, il est rappelé à l'ordre par le ministre qui *«estime que M. Chapon-Baissac s'est bien imprudemment avancé en faisant au Négus des propositions destinées à régler de graves questions, sans s'être assuré, au préalable, de l'assentiment des Ministères de Affaires étrangères et des Colonies»* et que son initiative *«est singulièrement inopportune et imprudente»* ¹⁶⁸.

Sans que l'on sache si c'est une conséquence de cette initiative et de son désaveu, les discussions ne reprennent pas et la situation reste inchangée. L'Ethiopie attendra encore trente ans pour accéder au port de Djibouti. Par contre, elle signe avec l'Italie le 2 août 1928, une convention prévoyant *«la costruzione*

¹⁶¹ Télégramme du gouverneur (Chapon-Baissac) au ministère des Colonies, 29/5/1924.

¹⁶² Lettre du ministre des Colonies au MAE, 9/8/1924.

¹⁶³ Projet du 30/6/1924.

¹⁶⁴ Lettre du MAE au ministre des Colonies, 8/8/1924.

¹⁶⁵ Télégramme de Tafari au président du Conseil, 12/9/1927.

¹⁶⁶ Note du ministre des Colonies au président du Conseil, 3/10/1927.

¹⁶⁷ Note verbale de Chapon-Baissac, 14/10/1928.

¹⁶⁸ Lettre du ministre des Colonies au MAE, 29/12/1928.

*di una strada automobilistica da Assab a Dessie e la concessione al Governo Etiopico di una zona franca nel porto di Assab» (art. 1^{er})*¹⁶⁹.

Vers une gestion partagée : les avenants à la concession

Durant la période où les autorités françaises tentent de renforcer leur présence en Ethiopie, les autorités éthiopiennes progressent dans leur maîtrise des pratiques occidentales. Dans l'administration, arrivent des Ethiopiens formés à l'étranger, les «mekuanint», qui maîtrisent les codes formels occidentaux et peuvent les utiliser pour défendre les intérêts de leur pays, même si leur situation personnelle est souvent aléatoire¹⁷⁰.

De nombreuses négociations entre la compagnie et le gouvernement éthiopien sont nécessaires pour terminer la construction de la ligne, puis préciser et améliorer les conditions de son exploitation. En règle générale, l'objectif du gouvernement éthiopien est de diminuer le coût du transport des marchandises arrivées à Addis Abeba, pour développer le commerce, et d'augmenter tant les sommes que la compagnie verse au Trésor éthiopien que les capacités du transport. La compagnie tente de son côté d'obtenir la rentabilité maximale, qui passe aussi par l'utilisation optimale des capacités de la voie au moindre coût mais au tarif le plus élevé possible, afin de rembourser les avances consenties par l'Etat français et surtout de rémunérer les actionnaires.

Après un premier avenant au contrat du 30 janvier 1908, le 7 décembre 1915, sur les questions financières, et particulièrement sur les modalités de calcul des charges de la compagnie, un second avenant est signé le 31 mars 1922. Il règle la question des terrains nécessaires à l'installation de la gare à Addis Abeba, qui sont achetés par la compagnie au Gouvernement éthiopien¹⁷¹. D'autre part, l'article 2 prévoit que *«la protection générale du chemin de fer sur le territoire Ethiopien sera désormais assurée par la police générale du Gouvernement»*, en contrepartie d'un versement de 3500 thalers par an. Enfin ce texte prévoit la suppression de la douane à Dire Dawa, remplacée par l'utilisation de wagons plombés entre Djibouti et Addis Abeba. Le 12 août 1924, un nouvel avenant fixe la date du début de la concession de 99 ans accordée à la compagnie au 1^{er} janvier 1918, et donc son terme au 31 décembre 2016, et limite la zone concédée autour de la voie ferrée.

Mais c'est l'accord du 20 mars 1926 qui marque un tournant dans les relations entre la compagnie et le gouvernement éthiopien. Il valide d'abord le projet de construction de la gare d'Addis Abeba sur les terrains vendus en 1922 (art. 1), puis précise les conditions d'accès au demi-tarif sur les transports pour les notables éthiopiens (art. 2). Il prévoit ensuite qu'une commission *«délimite d'un commun accord (...) les terrains concédés à la Compagnie tant le long de la voie qu'aux abords des ouvrages d'art»*, examine *«également si les emprises de certaines stations correspondent aux besoins qui peuvent être actuellement envisagés»* en prenant en compte *«les besoins actuels de la Compagnie»* (art. 4). Il s'agit de la remise en

¹⁶⁹ [la construction d'une route automobile entre Assab et Desse et la concession au gouvernement éthiopien d'une zone franche dans le port d'Assab]. Un traité d'amitié italo-éthiopien est signé le même jour. Voir Vedovato (Giuseppe) [1956].

¹⁷⁰ Bahru Zewde [2002], particulièrement pp. 52-64, 175-180.

¹⁷¹ Le texte précise le montant de l'acquisition : 80 000, mais pas la monnaie utilisée. Ce sont probablement des thalers, monnaie spécifiée dans d'autres clauses du même avenant.

cause, sur l'ensemble de la partie de la voie située en Ethiopie, des droits accordés sur les terrains adjacents par les concessions de 1894 et 1908, qui marquaient une limite à la souveraineté éthiopienne sur son territoire. Enfin «*la Compagnie remettra au Gouvernement éthiopien les concessions situées à Dire-Daoua dans la zone de ses anciennes emprises et qu'elle n'occupe pas pour ses besoins personnels (...) [et] les routes et chaussées qu'elle a construites à Dire-Daoua*» (art. 5). La municipalité alors créée prend en charge l'entretien de cette voirie, la compagnie devant lui payer les taxes correspondantes ¹⁷². Cependant, la compagnie conserve la gestion de l'eau de la ville – «*étant juge d'accorder ou non à des tiers des abonnements ou de les leur supprimer suivant ses besoins*» – dont elle doit reverser les bénéfices d'exploitation à la municipalité (art. 5). Cet accord est difficilement appliqué. Ainsi, lorsqu'en octobre 1928, la municipalité éthiopienne prend en charge la voirie de Gézira, et demande aux Européens que les taxes correspondantes lui soient versées, ils refusent et en appellent à Heruy Walde Selasse, ministre éthiopien des Affaires étrangères. Il faudra attendre août 1931 pour que cette décision s'applique ¹⁷³.

L'influence éthiopienne sur le chemin de fer, quoique faible, est cependant ressentie par l'administration coloniale comme une menace sur la CFS. Ainsi, au début des années 1930, la compagnie ferroviaire se plaint des tarifs du port, estimant que cela freine le transit. En décembre 1934, le gouverneur de Coppet fournit un argumentaire. Il constate d'abord que «*la plupart des marchandises qui circulent sous le couvert d'une déclaration officielle sont en réalité et contrairement à cette déclaration, destinées non au Gouvernement éthiopien mais à des entreprises privées*» ¹⁷⁴ mais passent en franchise à Djibouti. Selon lui ce sont des taxes éthiopiennes (accises) qui renchérissent le coût du transport par la CFS. Mais bien qu'elles soient interdites par le traité, aucune mesure de rétorsion n'a pu être mise en œuvre par les puissances européennes :

«Cet échec de la coalition des intérêts européens devant la manifestation d'indépendance économique des Ethiopiens qui affirmaient, au mépris du traité, des prétentions exorbitantes, consacra une défaillance lourde de conséquences. Elle encouragea le Gouvernement Ethiope à s'affranchir de ses engagements. Ce fut, d'ailleurs, l'aboutissement logique de la politique de renoncements et de surenchères qui caractérisa longtemps les relations des Puissances européennes avec l'Empire d'Ethiopie» ¹⁷⁵.

Vers un chemin de fer italien ?

L'incident frontalier de Walwal du 5 décembre 1934 fournit à l'Italie le prétexte d'une nouvelle attaque de l'Ethiopie. Après avoir obtenu des garanties auprès des autres puissance européennes, le 3 octobre 1935, les troupes italiennes franchissent le Märeb, fleuve frontière entre l'Erythrée et l'Ethiopie. Elles occupent Meqele, principale ville du Tigre, le 8 novembre. L'échec de la contre-offensive éthiopienne en janvier et février 1936 leur ouvre la route d'Addis Abeba, conquise le 5 mai, et les troupes italiennes parties d'Erythrée et de Somalie se rejoignent à Dire Dawa le 9.

Auparavant, le 7 janvier 1935, l'Italie et la France signent à Rome des accords dits «Laval-Mussolini», par lesquels l'Italie estime avoir fait des concessions territoriales dans le Sahara (bande d'Aouzou) en

¹⁷² Selon Bahru Zewdie (in Ydlibi (May) [2006], note p. 221), en 1930 la Compagnie ne paye pas ces taxes.

¹⁷³ Shiferaw Bekele [1989].

¹⁷⁴ ANOM, 2E4, lettre de de Coppet au ministère, 9/12/1934, p. 2.

¹⁷⁵ *Idem*, p. 6.

échange des «mains libres» en Ethiopie ¹⁷⁶. Le texte signé ne mentionne pas explicitement de droits italiens sur l'Ethiopie, mais prévoit la cession de 2500 actions du CFE à l'Italie et une petite concession territoriale au nord de la CFS, autour de Douméra ¹⁷⁷. Cet accord n'est finalement pas ratifié ¹⁷⁸; il est dénoncé par l'Italie le 17 décembre 1938.

Avec le début de la guerre italo-éthiopienne, deux pays membres de la SDN, se pose la question de l'attitude que doivent avoir les autorités françaises à l'égard des bateaux militaires italiens en mer Rouge et du transit des armes vers l'Ethiopie. La SDN estime que l'Italie est l'agresseur. En conséquence, elle décrète un embargo économique et des sanctions militaires contre l'Italie. Mais les autorités françaises restent très prudentes et ne prennent pas de dispositions pratiques, en particulier sur le trafic maritime en mer Rouge ¹⁷⁹, malgré des pressions en ce sens des Britanniques ¹⁸⁰. Cependant elles ne bloquent pas non plus les livraisons à destination de l'Ethiopie, contrairement à ce qu'espéraient les Italiens ¹⁸¹.

Le détachement de Dire Dawa

En septembre 1934, la Côte française des Somalis devient militairement autonome du «groupe de l'Afrique orientale» auquel elle était antérieurement rattachée. En avril 1935, le gouvernement décide «*de porter les troupes de la Côte Française des Somalis aux effectifs suivants : 1 Etat Major, 2 compagnies indigènes formant Corps, dont une Sénégalaise et une Somalie*» ¹⁸². En plus de la compagnie somalie créé en 1933 et déjà sur place, qui s'installe alors à Dikhil, une compagnie sénégalaise arrive en mai. Fin août, «*en prévision des répercussions que pourrait avoir dans la Colonie un conflit italo-éthiopien*», une seconde compagnie sénégalaise est envoyée, ainsi que de l'artillerie en septembre ¹⁸³, et l'aviation est portée à neuf avions; soit un total de «*55 officiers, 198 sous-officiers, 105 hommes de troupe européens et 1398 indigènes*», toutes armes confondues ¹⁸⁴.

Dès mars 1935, le gouverneur de Coppet souligne «*qu'il ne sera pas possible de défendre la voie ferrée entre Djibouti et la frontière française si l'on ne peut occuper Dire-Daoua, siège des principaux ateliers du chemin de fer*» ¹⁸⁵. Après avoir consulté les Affaires étrangères, les ministre des Colonies s'étonne de cette demande : «*Il ne m'apparaît pas qu'une opération de cet ordre puisse être envisagée. En tout cas, les raisons qui vous font souhaiter l'occupation d'une ville éthiopienne située à 200 km environ de la frontière devraient être précisées*» ¹⁸⁶. Cependant, la guerre approchant, cette mesure est à nouveau

¹⁷⁶ Par exemple, Agostino Orsini (d') (Paolo), *Le aspirazione nazionali, Gibuti*, Rassegna, Milano, 1939

¹⁷⁷ Voir le chapitre 4 sur ce point.

¹⁷⁸ Selon ANOM, 2E4-2, la France aurait ratifié les accords le 26/3/1935. Mais l'échange des ratifications ne s'est jamais fait.

¹⁷⁹ Voir par exemple Marine, 1BB2/201.

¹⁸⁰ L'Angleterre demande l'application de la convention XIII de La Haye, du 18 octobre 1907, «*concernant les droits et les devoirs des Puissances neutres en cas de guerre maritime*».

¹⁸¹ Un blocus des armes à destination de l'Ethiopie durant la guerre italo-éthiopienne est parfois évoqué (par exemple Pétrides (Stephanos) [1965]), mais il n'apparaît pas dans la documentation consultée. Par contre, la France n'a pas appliqué les sanctions décidée par la SDN contre l'Italie. En particulier elle n'a pas bloqué les navires italiens (voir SHM, 1BB2, 201), et a très rapidement laissé l'Italie utiliser le port et le train pour ses besoins militaires.

¹⁸² SHAT, 7H6, lettre du ministre des Colonies au gouverneur, 27/4/1935.

¹⁸³ SHAT 7H24.

¹⁸⁴ SHAT 7H6, lettre du ministre des Colonies au gouverneur, 13/9/1935.

¹⁸⁵ ANOM, TP 1074, lettre du ministère des Colonies au MAE, 13/3/1935.

¹⁸⁶ ANOM, TP 1074, lettre du ministre des Colonies au gouverneur, sans date.

envisagée, d'autant plus que le personnel européen du chemin de fer en poste à Dire Dawa menace de partir ¹⁸⁷.

Le 12 septembre 1935, soit avant le début des hostilités ouvertes, le «détachement de sécurité» quitte Marseille à destination de Djibouti, puis de Dire Dawa ¹⁸⁸, avec pour mission *«de coopérer avec la police éthiopienne à la protection de notre Consulat ainsi qu'à celle de nos nationaux et des étrangers en résidence dans cette localité»*. Plus précisément, les troupes françaises sont chargées de *«faire respecter la neutralité de la zone (ville européenne) que les Italiens se sont engagés à ne pas bombarder»* ¹⁸⁹, *«qui ne devra contenir aucun combattant abyssin ni aucune arme susceptible d'exécuter des tirs contre avions»*. Cette expédition a été autorisée par les Ethiopiens. La «police indigène» à Dire Dawa, forte d'environ 500 hommes, est déjà dirigée par un Français, le commandant Duriaux.

Les troupes, environ deux cents hommes commandés par le capitaine Bastian, arrivent à Dire Dawa le 9 octobre ¹⁹⁰. Leur mission est précisée par des instructions du 28 octobre, modifiées le 1^{er} novembre :

«Missions :

A. Générale - Assurer en coopération avec la police éthiopienne la protection de notre consulat de Diré-Daoua, ainsi que celle de nos nationaux et des étrangers en résidence dans cette localité.

B. Particulière aux éléments du Génie - En cas de défaillance du personnel civil du chemin de fer, assurer l'exploitation de la voie ferrée entre Diré-Daoua et Djibouti» ¹⁹¹.

Début mai 1936, le détachement, alors dirigé par le chef de bataillon Priou, est renforcé par deux compagnies sénégalaises venues d'Ali Sabieh. Le 5 mai, un détachement composé de deux groupes de tirailleurs sénégalais, un groupe européen et un groupe de mitrailleuses sénégalais, quitte Dire Dawa pour Addis Abeba *«où il aura pour mission d'assurer la défense de la Légation de France»* ¹⁹². Mais les Italiens arrivent à Addis Abeba avant eux, et ils doivent faire demi-tour. Le 7 mai, un détachement est envoyé assurer la garde de la gare et du pont de l'Awash ¹⁹³. Une nouvelle tentative sur Addis Abeba échoue le 8. L'arrivée des Italiens à Dire Dawa le 9 se passe dans le calme et la bonne humeur, au moins chez les militaires : *«Toasts très cordiaux échangés, félicitant Italiens que liaison entre armée Nord et Sud ait eu lieu au PC des troupes françaises»* ¹⁹⁴, et une partie des troupes françaises retourne en CFS dès le 12 mai. Le 23 mai, il reste encore une compagnie européenne d'infanterie coloniale et deux compagnies

¹⁸⁷ ANOM, TP 1074, lettre du MAE au ministre des Colonies, 16/9/1935 : *«Le nouveau directeur d'exploitation du Chemin de fer, M. Rousset, qui vient d'arriver de Dire-Daoua, a déclaré à notre représentant que les employés [européens] menacent d'abandonner leur poste et qu'ils lui avaient fait savoir qu'au premier incident avec les Ethiopiens ils chaufferaient eux-mêmes un train pour gagner Djibouti»*.

¹⁸⁸ La documentation sur cet épisode est principalement rassemblée dans deux dossiers au SHAT : 7H4, «Compagnie coloniale de Diré Daoua (9/1935-2/1937)», et 7H6/2, «Cdt des troupes, archives 1933-1936». Voir aussi ANOM, TP 1074.

¹⁸⁹ SHAT, 7H4, lettre du commandant supérieur des troupes en CFS (colonel Messegue), 12/12/1935. Ces troupes se composent alors d'une compagnie européenne et d'un détachement du génie.

¹⁹⁰ SHAT, 7H6, lettre de Messegue au ministre des Colonies, 22/10/1935 : *«La Compagnie d'Infanterie Coloniale et le détachement de Sapeurs sont arrivés en gare de Dire-Daoua le 9 octobre à 4h15»*.

¹⁹¹ SHAT, 7H4, instructions du 1/11/1935.

¹⁹² SHAT 7H4, Journal de marche du détachement de sécurité de Dire Dawa.

¹⁹³ Selon le rapport annuel 1936 du commandant des troupes en CFS (SHAT, 7H24), les troupes françaises à Dire Dawa ont du utiliser leurs armes entre le 5 et le 7 mai pour protéger la ville européenne de Dire Dawa contre des «émeutiers». Le rapport ne fournit pas d'information sur d'éventuelles victimes. De même, le détachement a dû utiliser la force pour atteindre l'Awash.

¹⁹⁴ SHAT 7H4, Journal de marche du détachement de sécurité de Dire Dawa.

sénégalaises en Ethiopie, dont une section a fini par arriver à Addis Abeba pour protéger la Légation. Malgré des relations parfois difficiles avec les Italiens, des troupes françaises restent à Dire Dawa. En octobre 1936, y stationnent encore la compagnie européenne et quelques éléments sénégalais, qui partent en novembre, en même temps que le détachement qui était à Addis Abeba, au même moment où, profitant de «*la période de pacification qui s'ouvre*»¹⁹⁵, le gouvernement français réduit le volume des troupes présentes en CFS. La gestion de la garnison de Dire Dawa n'est pas toujours simple. Ainsi «*le 17 janvier, plusieurs militaires du détachement, sous l'emprise du cafard, ont fait du vacarme et chanté l'Internationale dans un café*»¹⁹⁶. Ce n'est que le 13 mars 1937¹⁹⁷, un an et demi après son installation, que le détachement français quitte complètement Dire Dawa, toujours commandé par Priou. La compagnie européenne embarque à Djibouti pour la France le 5 avril.

Cet épisode démontre une nouvelle fois la faiblesse de la souveraineté éthiopienne au milieu des années 1930, puisqu'elle est contrainte d'accepter la présence de troupes françaises coloniales dans une des villes les plus importantes (environ 17 000 habitants) et les plus modernes du pays¹⁹⁸. De plus, cette intervention se fait visiblement avec l'accord des Italiens, l'autre partie en conflit, qui en escompte de récupérer des installations ferroviaires utilisables. Il montre aussi la position particulière de la France à Dire Dawa, qui fait alors véritablement l'objet d'une souveraineté partagée.

Certes, le contrôle de fait de la police par des intérêts français et l'application des capitulations de 1908 étaient déjà cause de sérieuses limitations, décrites par Shiferaw Bekele :

*«The difficulties of the police were confounded (sic) by the fact that they could not jail the foreigners. The latter had to be jailed by their consul who was very often negligent of his duties. Then the case was seen by the consul and the directors. It took quite sometime to get the consul because he found excuses for not showing up. Moreover the law was rather lenient on them. (...) Hence, the foreign community enjoyed tremendous privileges which further boosted their social arrogance. This in turn gave rise to considerable resentment on the part of Ethiopians, above all the police and the officials»*¹⁹⁹.

Cependant, la présence importante de troupes, qui ont en pratique maintenu la ville calme, empêché une éventuelle résistance, et donc aidé objectivement l'avance italienne, est un échelon supplémentaire. Pour ce qui nous concerne, il faut noter son développement dans l'espace (Dire Dawa, puis l'Awash, et enfin Addis Abeba), et sa réalisation sous le contrôle de l'administration coloniale.

¹⁹⁵ SHAT 7H6/1, «Correspondance avec les ministères 1933-1939», lettre du ministre des Colonies, 30/11/1936.

¹⁹⁶ SHAT 7H6/4, «Cdt des troupes, archives 1937», lettre du commandant supérieur en CFS (colonel Mulot) au ministère des Colonies, 18/2/1937.

¹⁹⁷ SHAT 7H6/4, «Cdt des troupes, archives 1937», lettre du commandant supérieur en CFS (colonel Mulot) au ministère des Colonies, 21/4/1937

¹⁹⁸ Shiferaw Bekele [1989].

¹⁹⁹ Shiferaw Bekele [1989], p. 109. [«Les difficultés de la police étaient [augmentées] par le fait qu'elle ne pouvaient emprisonner les étrangers. Ils ne pouvaient être emprisonnés que par leurs consuls, qui négligeait souvent de le faire. Puis l'affaire devait être examinée par le consul et le [responsable local de l'administration éthiopienne]. Il fallait du temps pour que le consul se déplace, car il trouvait des prétextes pour ne pas se présenter. De plus, la loi était douce pour eux. (...) Donc la communauté étrangère jouissait d'énormes privilèges qui augmentait leur arrogance sociale. En retour, cela alimentait le ressentiment considérable des Ethiopiens à leur égard, particulièrement des policiers et fonctionnaires.»]

En décembre 1936, le ministre des Colonies expose la situation à son collègue des Affaires étrangères. Il envisage encore que les négociations franco-italienne sur le chemin de fer permettent un «*élargissement éventuel de notre colonie jusqu'à Harrar*»²⁰⁰.

En janvier 1939, devant la crainte d'une invasion italienne de la CFS, «*d'importants effectifs sont rapidement déplacés de l'intérieur pour être envoyés aux frontières, et plus particulièrement le long de la voie ferrée depuis Dire Daoua jusqu'à Daouenle*»²⁰¹. Est-ce que la frontière française le long du chemin de fer se continue encore jusqu'à Dire Dawa malgré la présence italienne ? Il faudrait trouver d'autres éléments pour confirmer cette hypothèse.

Les limites de l'influence éthiopienne

En 1935, devant la montée des menaces de guerre, l'administration éthiopienne tente de mobiliser le chemin de fer. En mars 1935, Haile Selasse se plaint auprès de la Compagnie ferroviaire des difficultés d'approvisionnement en armes que causeraient les autorités françaises²⁰². En juillet 1935, le contrôleur éthiopien demande à la compagnie de prendre des mesures afin de pouvoir assurer le trafic maximal, même en cas de destructions partielles²⁰³. Les articles 4 et 11 de la concession de 1908 prévoient qu'en cas de conflit la Compagnie est tenue de transporter en priorité troupes et matériels militaires éthiopiens²⁰⁴. Cependant, Charles Michel-Cote, directeur de la compagnie, envisage une «*neutralisation en cas de guerre*» afin de sauvegarder les installations :

«Utilisée par l'un des belligérants comme instrument de guerre, la ligne deviendrait (...) un objectif pour l'adversaire qui pourrait procéder à des destructions (...). On ne voit pas de raisons sérieuses pour courir de tels risques, le chemin de fer ne pouvant, en réalité, jouer aucun rôle dans les opérations qui viendraient à se dérouler en Ethiopie.»

Il propose donc qu'en cas de conflit le chemin de fer continue «*son exploitation commerciale sous réserve de ne point être utilisé à des fins purement militaires, ce qu'il serait facile de vérifier par la création d'un organisme approprié de contrôle*»²⁰⁵.

Cette position revient à reconnaître à l'avance la victoire de l'Italie, qui obtiendrait avant même les hostilités un droit de regard sur le chemin de fer. Michel-Cote ne sera pas suivi par le gouvernement français avant la fin des combats. Cette proposition est cependant significative de la façon dont est considérée la partie éthiopienne par l'administration de la compagnie, alors que Michel-Cote se présente comme un proche de Haile Selasse. Cette attitude de la compagnie, même si ses répercussions réelle sur

²⁰⁰ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE 1, «Chemin de fer franco-éthiopien - 1936 - Textes et notes», lettre du 9/12/1936.

²⁰¹ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», rapport annuel 1939, 5/1/1940.

²⁰² ANOM, TP 1074, transmission par Michel-Cote le 21/3/1935 d'une note du représentant de la compagnie à Addis Abeba, à la suite d'une entrevue avec le négus :

«*Empereur se plaint des difficultés créées par*

1° *L'administration de Djibouti pour le transit des armements en provenance de l'étranger.*

2° *L'administration de la métropole pour l'exécution des commandes d'armes françaises.*

²⁰³ ANOM, TP 1074, lettre du contrôleur Belatcheaou à la Compagnie, 20/7/1935. Sont envisagés la construction de ponts provisoires, l'entrepôt de rails le long de la voie, la répartition du matériel roulant le long de la ligne afin de pouvoir assurer éventuellement des transbordements...

²⁰⁴ C'est pourquoi un rapport italien de 1926 (MIAE, Affari politici, P 1028, «L'organizzazione militare della provincia Harrar» par Cerulli, 21/9/1926) estimait que le chemin de fer «*in caso di ostilità (...) è (...) un mezzo bellico etiopico*» [en cas de conflit (...) est (...) un moyen militaire éthiopien] (p. 5).

²⁰⁵ ANOM, TP 1074, note de Michel-Cote, 21/8/1935.

le trafic ne sont pas quantifiées, justifie la critique récurrente qui lui est faite par le gouvernement éthiopien à partir du départ des Italiens en 1941.

Le basculement (1937-1948)

Après la conquête italienne de l’Ethiopie et l’unification territoriale d’une grande partie de la Corne de l’Afrique, la situation du corridor entre Djibouti et Addis Abeba connaît d’importantes évolutions autour de plusieurs questions. La première est celle de la propriété de la ligne, qui se pose à nouveau après trente ans d’application des accords de 1906-1908. La deuxième est l’union politique entre l’Ethiopie et l’Erythrée, qui va durer sous diverses formes jusqu’en 1993 ²⁰⁶. Elle ouvre la possibilité de mettre le port de Djibouti et les voies qui le prolongent en concurrence pour l’accès à l’intérieur de la Corne. Il va alors être nécessaire de déterminer comment maintenir l’activité commerciale de l’ensemble du corridor, qui comprend des intérêts contradictoires : ceux du chemin de fer, et ceux de la Colonie dans le port et les routes quand elles sont ouvertes.

«Le port de Djibouti et le rail franco-éthiopien sont pour l’œuvre italienne en Abyssinie des instruments indispensables. (...) Il importe que la France reste maîtresse et bénéficie de cette situation. (...) La colonie toute entière, sans compter naturellement le port de Djibouti, peut connaître une activité jusqu’ici inconnue et le rail franco-éthiopien, instrument créé par le génie de notre race et forgé uniquement grâce à l’apport des capitaux français, accomplir le rôle important que ses promoteurs avaient conçus» ²⁰⁷.

C’est ainsi que se retourne le rapport de force entre la côte et l’intérieur de la Corne, où l’enjeu devient la résistance djiboutienne aux demandes de l’intérieur et non plus l’extension de l’influence française en Ethiopie. Il s’agit d’une tendance qui n’exclut pas des mouvements opposés, cependant c’est l’unification de l’intérieur de la Corne et de la côte de la mer Rouge qui marque le basculement.

La France reconnaît très rapidement la conquête italienne de l’Ethiopie. Dès juillet 1936, le président du CFE, Charles Michel-Cote, se rend à Rome et signe, le 31, un accord avec le ministère italien des Colonies. En échange de la reconnaissance par l’Italie du maintien de l’exploitation de la ligne par la compagnie, il organise une baisse des tarifs du chemin de fer et prévoit des tarifs spéciaux pour les transports civils ou militaires de l’administration italienne. Il prévoit également la possibilité pour la compagnie d’acheter une partie de son matériel ferroviaire en Italie et son droit à convertir ses éventuels bénéfices en francs.

En décembre 1936, le ministre des Colonies, Marius Moutet, écrit aux Affaires étrangères une longue analyse, dans laquelle il insiste sur le rôle de l’axe de pénétration vers l’intérieur, le chemin de fer. Curieusement, il présente d’abord Djibouti comme le débouché («*exutoire*») de l’Ethiopie, avant de ne plus en voir que l’aspect intrusif :

²⁰⁶ L’indépendance de l’Erythrée est proclamée le 24 mai 1993, mais elle remonte en fait à la chute du gouvernement militaire éthiopien en 1991. Durant une assez courte période (1936-1944), la Somalie est aussi rattachée au même espace politique, sous domination italienne puis britannique, mais son utilisation pratique reste limitée.

²⁰⁷ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-1, «Chemin de fer 1936-1937 - Projet d’accord franco éthiopien», note pour le ministre des Colonies, 5/9/1936. En 1934, le CFE dispose de 54 locomotives et de 229 wagons de 20 tonnes (Camut (Jean-Georges) [1935]).

«Exutoire naturel de l’Ethiopie, Djibouti puise toute son activité dans le transit des marchandises destinées à ce pays ou qui en sont exportées. Son sort se trouve, de ce fait, intimement lié à celui du chemin de fer. (...)»

Il en est résulté que le franco-éthiopien en dépit d’une amélioration rapide des conditions de son trafic, qui passe rapidement de 80 tonnes par jour, à 220, pour atteindre en octobre 300 tonnes, s’est trouvé débordé par les circonstances et n’a pu assurer l’intégralité du transport des marchandises débarquées à Djibouti. (...) Il apparaît, au surplus, que le Gouvernement de Rome envisage d’ores et déjà la recherche d’autres voies d’accès en Ethiopie. (...)»

Il y aurait lieu, par ailleurs, de rappeler au Gouvernement de Rome tous les avantages et facilités qui lui ont été successivement consentis à Djibouti : la plupart sans contre-partie : facilités données à l’intendance italienne pour l’entrepôt de ses approvisionnements (...), interventions multiples du Gouverneur auprès de compagnies locales. Il serait également bon de souligner l’effort intense réalisé par la compagnie du chemin de fer»²⁰⁸.

Le ministre fait alors des propositions et exprime des demandes, formant les bases d’un programme politique d’action :

«- réduction de 50% de la taxe contributive perçue à l’entrée de la colonie sur les marchandises en transit pour l’Ethiopie. (...)»

- la création aux frais de la colonie d’une route à grand trafic de Djibouti à la frontière pour dégager le transit par voie ferrée (...)»

[- L’autorisation du transit des armes et munitions]

- l’étude de la suppression éventuelle de la taxe perçue à l’entrée sur les marchandises en transit pour l’Abyssinie et de l’application aux mêmes marchandises du régime de transit international.

- un règlement plus favorable en matière de devises et de passeport.

- L’installation à Djibouti d’une succursale de la Banco di Roma.

- éventuellement le retrait du détachement de Dire-Daoua.

Des compensations équivalentes devraient naturellement être obtenues en échange des concessions substantielles qui viennent d’être énumérées. Elles pourraient être les suivantes :

1°/ engagement du gouvernement italien d’observer strictement les stipulations de l’accord tripartite (...) Elargissement éventuel de notre colonie jusqu’au Harrar (...)»

2°/ assurance donnée d’une protection effective de la voie ferrée

3°/ respect des engagements pris par le gouvernement abyssins en faveur de la compagnie concessionnaire du chemin de fer.

4°/ engagement de construire en territoire éthiopien le prolongement de la route parallèle à la voie ferrée.

5°/ accord pour l’installation d’une succursale de la Banque de l’Indochine à Addis-Abeba.

6°/ accord pour l’admission et l’installation des Français en Ethiopie»²⁰⁹.

Il faut noter que fin 1936, le ministère français des Colonies estime encore possible de réaliser des acquisitions territoriales en Ethiopie (membre de la SDN) sur le mode du partage colonial. Cette hypothétique avancée utiliserait la frontière ferroviaire d’une double manière. D’une part en échangeant des territoires contre des facilités d’utilisation longitudinale de cette frontière (sur l’axe Djibouti-Addis Abeba), amenant en quelque sorte la frontière éthiopienne à Djibouti (en supprimant taxes et contrôles sur le transit), et d’autre part en réalisant une expansion territoriale le long du tracé ferroviaire. Cependant, cette frontière ne resterait pas uniquement ferroviaire, puisqu’elle serait doublée par une route. C’est le

²⁰⁸ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-1, «Chemin de fer franco-éthiopien - 1936 - Textes et notes», lettre de Marius Moutet au MAE, 9/12/1936.

²⁰⁹ *Ibid.*

statut de voie de communication prolongeant un port vers l'intérieur qui génère cette réalité frontalière, non la seule maîtrise de l'outil ferroviaire.

En juillet 1937, le nouveau gouverneur, Pierre-Alype, décrit la situation créée à Djibouti et son dynamisme, mais évoque déjà un aspect qui va rester au cœur des débats au moins jusqu'aux années 1960 : comment convaincre une Ethiopie, maîtresse de l'Erythrée, d'utiliser le port de Djibouti et le chemin de fer ? Cela amène rapidement à une autre question : le port est-il au service du chemin de fer ou le train n'est-il qu'un des clients du port ? L'administration doit-elle favoriser la création d'une voie d'accès à l'Ethiopie concurrente du chemin de fer : une route ? Le chemin de fer est une entreprise à la gestion privée, même si l'Etat français joue un rôle important, alors que le port est directement géré par l'administration et intégré au budget de la CFS. Le gouverneur insiste sur la nouvelle situation et le nécessaire développement des infrastructures :

«Djibouti, naguère escale somnolente, est devenue subitement le port de ravitaillement d'une armée de 400 000 hommes (...). Les gains faciles et rapides que permet un tel trafic (...) ont provoqué vers Djibouti un afflux d'Européens et d'Indigènes. (...) Ceux qui avaient cru (...) que la France allait se désintéresser de sa colonie, que Djibouti, port de l'Ethiopie (...) pourrait être submergé par [les Italiens] sans que notre Gouvernement tente de la défendre, ont dû (...) changer d'opinion. (...) Il faut se convaincre que les Italiens n'empruntent que contraints notre port et notre chemin de fer. (...) Ils ne continueront à les utiliser que s'ils y trouvent des commodités que leur propre outillage ne pourrait pas leur fournir. (...) [J'insiste] sur la nécessité (...) de compléter sans aucun nouveau retard l'équipement du port de Djibouti»²¹⁰.

Pour tenter de retenir le trafic italien, des travaux sont engagés et des investissements sont effectués,

«en particulier, l'acquisition de 18 locomotives et tenders, de 80 wagons de 20 T. de 25 wagons de 10 T. et de 10 wagons citernes de 20 M3, représentant une dépense totale de 11 millions»²¹¹.

Les doutes sur la pérennité de la présence italienne et le rendement des investissements nécessaires limitent les projets. Ainsi, le remplacement total des rails de la première section, d'une densité de 20 kg au mètre, par des rails de 27 kg, coûterait 100 millions de francs ; seuls 3% des rails sont remplacés²¹². Selon l'administration de la compagnie, ces travaux ne sont pas indispensables et la capacité du chemin de fer est déjà suffisante, avec quatre trains possibles par jour dans chaque sens permettant le transport d'un maximum théorique d'environ 400 000 tonnes par an²¹³.

²¹⁰ SHAT, 7H5-1, «Rapports politiques mensuels 1935-1937-1938», rapport 7/1937.

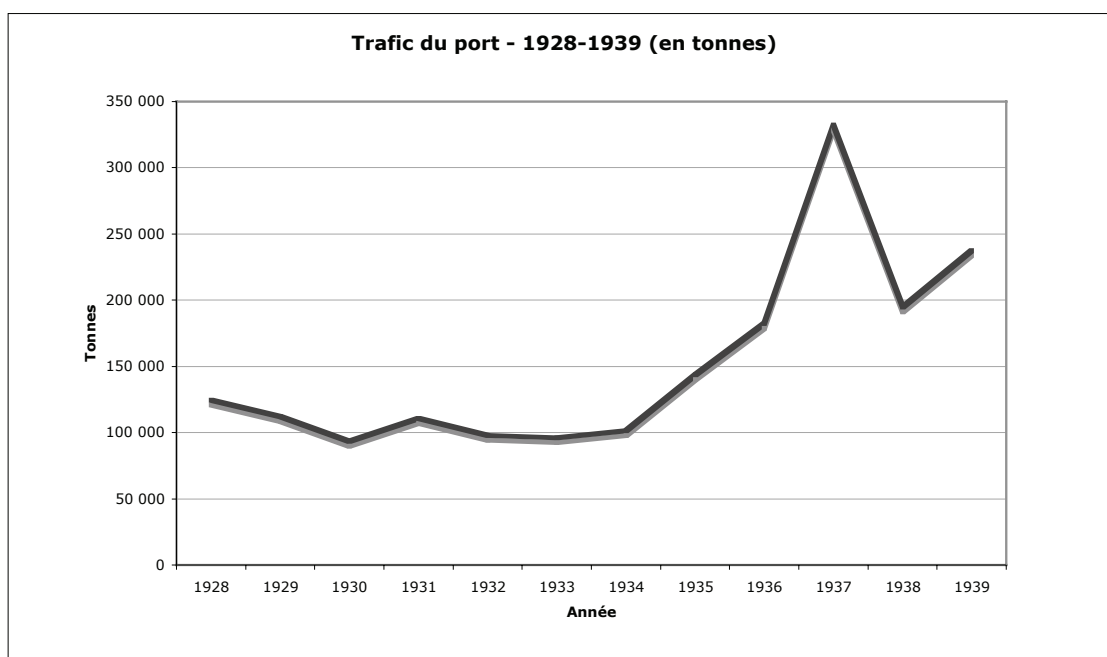
²¹¹ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-1, «Chemin de fer 1936-1937 - Projet d'accord franco Ethiopien», lettre de l'inspection générale des Travaux publics des Colonies, 28/1/1937.

²¹² En 1970, un rapport d'expert indique que la situation n'a pas changé : le tronçon Djibouti-Dire-Dawa a une capacité moindre que la partie haute de la ligne, en particulier à cause des rails plus légers et du moindre nombre de traverses (CAC, 940169/4, «Experts - Sidamo»).

²¹³ Selon Camut (Jean-Georges) [1935], ancien directeur de la compagnie : «L'utilisation d'un tel matériel et la puissance de traction de locomotives permettent de remorquer (...) des trains de 250 à 350 tonnes suivant les sections, soit une charge nette moyenne de 180 T. Avec un train par jour dans chaque sens, le débit journalier de la ligne serait donc de 360 T, ou en chiffres ronds 10 000 T par mois et 120 000 T. par an.

La distance entre les stations étant en général inférieure à 35 km, et n'atteignant qu'exceptionnellement 40 km, la circulation peut être aisément réglée avec 4 marches par jour dans chaque sens, correspondant à un débit annuel voisin de 500 000 T», (p. 27). «La remorque de 4 trains par jour dans chaque sens demande l'allumage de 24 machines.» Comme elles roulent deux jours sur trois pour assurer leur maintenance, 36 au moins sont nécessaires. Au

Mais ce potentiel reste théorique, comme nous le voyons sur les graphiques ci-dessous ²¹⁴. Au cours des quatre ans de présence italienne en Ethiopie avant la Seconde Guerre mondiale, le CFE ne parvient pas à augmenter son débit et à suivre l'accroissement du trafic du port ²¹⁵, et les marchandises s'entassent sur les quais ²¹⁶. C'est pourquoi dès 1936, malgré la résistance de la compagnie, l'administration met en place une liaison routière vers l'Ethiopie par le sud de la CFS ²¹⁷, qui utilise le tracé réalisé quelques années plus tôt pour la liaison Djibouti-'Ali Sabieh, puis longe la voie ferrée. Cette route est ouverte à la circulation par un arrêté du 12 février 1937, elle est aussitôt utilisée par des norias de camions. En même temps, les Italiens *«améliorent progressivement la route qui double la voie ferrée de notre frontière à Addis Abeba»* ²¹⁸.



final, *«compte tenu du service voyageur, (...) sa capacité de transport est d'environ 350 000 à 400 000 [tonnes] par an»* (p. 29).

²¹⁴ Ces graphiques ont été réalisés à partir de données de mêmes sources ou cohérentes entre elles pour chaque graphique. Il ne faut pas comparer les tonnages, qui ne sont sans doute pas calculés de la même façon, mais les évolutions relatives. De plus tout ce qui transite par le port n'est pas lié à l'Ethiopie (le sel exporté de Djibouti ou les marchandises importées par la CFS elle-même). Pour le CFE, seul le trafic allant ou venant d'Ethiopie est comptabilisé.

Sources :

- Port : d'Agostino Orsini (Paolo) [1939], Dubois (Colette) [1997].

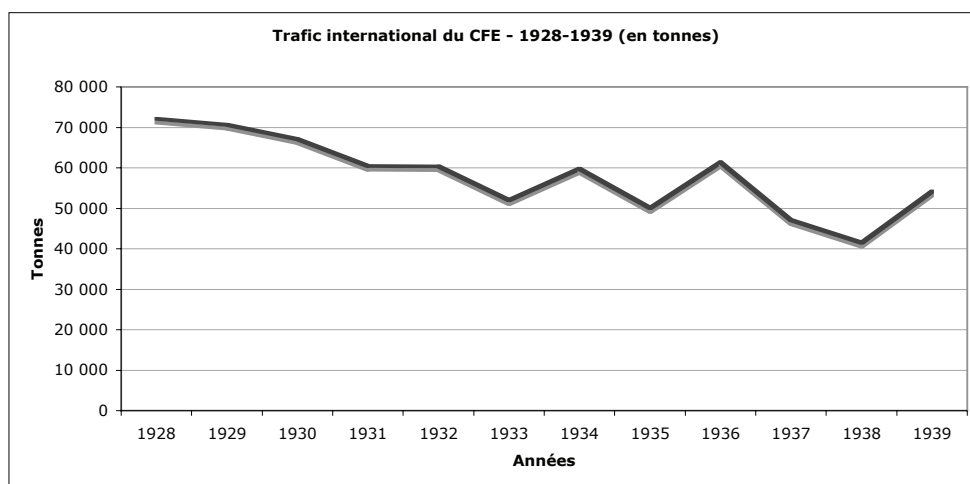
- CFE : ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-3, «Rapport 1956» et 2681/7, Dubois (Colette) [1997].

²¹⁵ Malgré les affirmations de la compagnie et du mouvement colonial (voir par exemple Camut (Jean-George) [1935] ou ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-1, dossier «Chemin de fer 1936-1937 - Projet d'accord franco éthiopien», rapport de l'inspection générale des travaux publics des colonies, 8/6/1936) qui annoncent un débit théorique maximum de quatre trains quotidiens, soit 400 000 tonnes par an, alors que le trafic international réel n'a semble-t-il jamais dépassé 250 000 tonnes, dans les années 1950 et après d'importants investissements supplémentaires.

²¹⁶ Selon Marius Moutet, en décembre 1936, 30 000 tonnes de marchandises sont bloquées à Djibouti (lettre au MAE, 9/12/1936, citée note 208).

²¹⁷ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», rapport annuel du 31/12/1936 (capitaine Peri), *«Les travaux en cours sont très importants. Le but immédiat recherché est de permettre aux convois italiens partant de Djibouti de doubler la voie ferrée»*.

²¹⁸ SHAT 7H5-1, «Rapports politiques mensuels 1935-1937-1938», rapport 7/1937.



Par cette réalisation, l'administration montre que la fonction frontalière du corridor, qui s'étend à partir du Djibouti vers l'intérieur de la Corne, peut être assurée hors du chemin de fer. Cependant, cette fonction change alors pour la première fois de sens : ce n'est plus l'accès à l'intérieur qui devient frontalier, mais au contraire l'accès à Djibouti. En effet, par le contrôle de Djibouti (donc la maîtrise relative des coûts d'accès à l'Éthiopie) et de la voie (avec ses conséquences territoriales que nous avons analysées), la France s'étend à l'intérieur. Avec la route ouverte et l'accès direct au port, c'est l'Éthiopie qui descend jusqu'à la côte.

La période anglaise

Après la conquête de l'Éthiopie par les troupes britanniques, qui permet à Haile Selassie de revenir dans son pays, en mai 1941 la voie ferrée est démontée au niveau de la frontière pour empêcher une attaque de la CFS restée vichyste ²¹⁹. L'exploitation du chemin de fer est alors divisée en deux : les Anglais prennent en charge la gestion de la partie de la ligne située en territoire éthiopien, autorisés *a posteriori* par un accord anglo-éthiopien de janvier 1942. Après le ralliement de la CFS à la France libre fin 1942, la situation reste inchangée : malgré l'ouverture de l'ensemble de la ligne le 17 janvier 1943 ²²⁰, la compagnie n'administre toujours que la partie en territoire français. Or, certaines questions réclament une unité d'action le long de la voie, en particulier la fixation des tarifs et la gestion du matériel.

Les représentants en Éthiopie de la compagnie, Gerbal, et du gouvernement d'Alger, Chancel, tentent d'obtenir des autorités britanniques et éthiopiennes la gestion complète de la ligne. Malgré un accord de principe des Anglais en septembre ²²¹, cela ne se produit pas. Le général Platt, commandant en chef britannique pour l'Est africain, se déclare favorable à la reprise par la Compagnie ferroviaire, à la condition de l'accord des autorités éthiopiennes ²²²; de son côté le *negus* «a notifié à la Compagnie qu'il

²¹⁹ ANOM, 6G5, note du général Truffert du 1/5/1942, citée.

²²⁰ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-2, «CFE Retrocession - 1943».

²²¹ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-2, «CFE Retrocession - 1943», télégramme du gouverneur aux Colonies (Alger), 14/10/1943.

²²² ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Retrocession - 1943», télégramme de Chancel (à Addis Abeba) aux Colonies, 22/10/1943 : «Il m'a dit avoir signifié une fois de plus à l'Empereur, le désir qu'avait le Gouvernement britannique de voir notre Compagnie reprendre la direction du Chemin de fer en territoire éthiopien. (...) L'empereur a cependant refusé de s'engager».

ne pourrait discuter avec elle tant qu'il ne se serait pas préalablement entendu avec le Gouvernement britannique», mais en fait pour l'Éthiopie «la question d'Afambo conditionne le règlement de celle du Chemin de fer»²²³.

Une nouvelle position britannique est clairement exposée début 1944 : la meilleure solution «consistait à militariser tout le chemin de fer et le placer sous direction générale militaire anglaise»²²⁴. C'est à dire que la Grande-Bretagne est prête à confier la gestion à la compagnie à condition d'exercer un contrôle sur l'ensemble du tracé, y compris donc sur la partie comprise en Côte française des Somalis. En février, le représentant français en Éthiopie informe que «le gouvernement éthiopien serait disposé à nous donner les satisfactions que vous exigez en contre-partie de notre évacuation d'Afambo»²²⁵. Au début de 1944, les termes de la négociation politique sont donc posés.

En mars 1944, le gouverneur Raphaël Saller décrit l'action anglaise et les craintes qu'elle lui inspire²²⁶ :

«Les Britanniques considèrent qu'ils administrent le chemin de fer par droit de conquête et, puisqu'il s'agit d'un service public, au mieux des intérêts publics. Tant que durera la guerre, ils continueront à agir ainsi. Ensuite ils abandonneront le chemin de fer sans avoir de comptes à rendre. Peu leur chaut donc que le matériel se détériore, que l'exploitation soit en fait déficitaire, que le propriétaire soit français et allié. Ils ont conquis le chemin de fer sur les Italiens, ils l'utilisent pour le bien public et leur seule préoccupation est d'équilibrer leurs recettes avec leurs dépenses» (p. 2, note manuscrite en marge : «Voilà ! C'est évident»).

«A leur tour, les Éthiopiens estiment également que le chemin de fer est un bien conquis sur les Italiens, mais dont l'administration est confiée aux Britanniques en vertu du traité de janvier 1942. Ce traité étant aujourd'hui expiré, cette administration leur revient et ils sont prêts à la confier à la compagnie française agissant non comme propriétaire mais comme mandataire de l'administration éthiopienne des biens ennemis. Il est bien évident, naturellement, que si la compagnie française refusait d'accepter cette situation, les Éthiopiens auraient le droit de confier l'exploitation à tout autre mandataire, des Américains par exemple, en outre de proclamer la déchéance de la compagnie française en vertu de la convention initiale et bien que celle-ci ne soit pas appliquée pour considérer la compagnie française comme propriétaire.

Britanniques et Éthiopiens se refusent à tenir compte du fait que les Italiens avaient placé le chemin de fer sous séquestre comme bien appartenant aux Français» (p. 2-3).

«L'indépendance économique de l'Éthiopie aura alors vécu et, avec elle, son indépendance politique de fait, même s'il subsiste la fiction d'un gouvernement éthiopien lié par un simple traité d'amitié à l'Empire britannique. (...)

Le refus de rendre l'exploitation du CFE à la compagnie française, la mauvaise volonté apporté à l'entretien du matériel et des installations, ainsi qu'à l'amélioration du trafic, qui déprécie la valeur du chemin de fer, c'est-à-dire du seul instrument d'expansion économique que possède l'Éthiopie, contribueront également à placer ce pays dans une situation telle à la fin de la guerre qu'il se trouvera obligé d'accepter pour assurer ses relations avec l'extérieur l'aide de ceux qui monopoliseront son commerce» (p. 5-6).

En décembre 1944, une note des Affaires politiques à l'intention du général de Gaulle explique que «le sort de notre chemin de fer dépend maintenant (...) de l'interprétation que le Gouvernement britannique

²²³ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Retrocession - 1943», lettre de la diplomatie à Alger à l'ambassade de France à Londres, 30/10/1943.

²²⁴ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-2, «CFE Retrocession - 1944», lettre du représentant britannique à Alger au commissaire aux Affaires étrangères, 26/1/1944.

²²⁵ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-2, «CFE Retrocession - 1944», télégramme du 27/2/1944.

²²⁶ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-2, lettre du gouverneur au commissaire aux Colonies (Alger), 6/3/1944.

donnera aux dispositions de l'accord qu'il a conclu avec le Négus» ²²⁷. Le 31 janvier 1944, une nouvelle convention anglo-éthiopienne prévoit que l'Angleterre

«abandonnera le contrôle et la direction de la section du chemin de fer Franco-Ethiopien dans les trois mois qui suivront le jour où il aura reçu du gouvernement Impérial éthiopien l'assurance formelle que des dispositions satisfaisantes ont été prises pour que la ligne continue de fonctionner de manière efficace. (...)»

Le Gouvernement impérial éthiopien s'engage à ce que les dispositions qu'il prendra pour assurer le fonctionnement et la direction du chemin de fer ne soient pas de nature à porter préjudice aux droits de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien». (art. 5)

Récupérer la gestion de la ligne

A ce moment, se déroule une négociation entre trois acteurs ²²⁸ qui n'ont pas les mêmes contraintes. La France demande le maximum sur le plan matériel et territorial : récupérer le chemin de fer avec toutes ses caractéristiques, sans abandonner les espaces occidentaux de la CFS occupés durant la guerre, en particulier Afambo. Les Britanniques, engagés au côté de la France dans la guerre en Europe, souhaitent principalement garantir le fonctionnement du chemin de fer et du port pour participer au ravitaillement de leurs territoires. Enfin pour les Ethiopiens, selon l'ambassadeur de France en Ethiopie,

«l'intégrité du territoire national a été atteinte par notre occupation d'Afambo. La souveraineté de l'Ethiopie a été entamée sur ce point; c'est une question d'honneur. Il faut donc commencer par rétablir le statu quo territorial de 1935 (...). [Ils] n'ont pas, je crois, l'intention d'évincer notre compagnie (...) mais ils désirent, d'une part, faire payer aussi cher que possible à cette société la reprise de son exploitation et, d'une façon générale, la confirmation de ses droits et d'autre part saisir cette occasion pour obtenir dans le domaine économique des contreparties intéressantes à Djibouti» ²²⁹.

Les négociations vont s'enliser du fait de divergences entre les divers intérêts français. Les Affaires étrangères, rapidement convaincues que l'Ethiopie ne cédera pas sur Afambo, poussent à l'abandon du poste afin de maintenir l'influence française en Ethiopie face aux avancées anglo-saxonnes ²³⁰. Les Colonies s'y refusent pour conserver un avantage territorial acquis. Enfin, la Compagnie du Chemin de Fer Franco-Ethiopien, toujours dirigée par Michel-Cote, met en avant la responsabilité de la France à financer ses déficits pour obtenir la rétrocession de la ligne à tout prix.

En juillet 1945, une réunion à Paris, à laquelle participent un représentant du MAE et le gouverneur Chalvet, constate que :

«Nous nous trouvons dans une impasse : les Ethiopiens ne veulent "causer" ni chemin de fer, ni d'autres affaires, tant que la question des frontières n'aura pas été réglée» ²³¹.

Pour essayer de trouver une issue et après avoir «constaté qu'il est dangereux de rester dans la situation actuelle» et qu'«une politique ferme ne peut que reposer sur la force», dont la France ne dispose pas dans ce cas, les participants envisagent des propositions sur les «avantages économiques que l'on pourrait éventuellement être appelé à concéder aux Ethiopiens (port franc)». Mais ces concessions ne sont pas

²²⁷ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-2, «CFE Retrocession - 1944», note du 29/12/1944.

²²⁸ Les mêmes qui avaient participé à la négociation de 1934 sur la trijonction (voir chapitre 4).

²²⁹ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Retrocession 1944», lettre de Blesson (chargé de mission extraordinaire en Ethiopie) au MAE, 6/10/1944.

²³⁰ Point de vue longuement développé, par exemple, dans la lettre de Blesson du 6/10/1944, citée note précédente, même s'il croit alors encore possible de garder Afambo (voir chapitre 4).

²³¹ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Retrocession 1945».

nécessaires. Après une intervention directe d'Haile Selasse, qui souhaite un soutien français lors d'une conférence prévue à Londres le 10 septembre, deux protocoles franco-éthiopiens sont signés le 5 septembre 1945²³². Le premier prévoit le retrait français d'Afambo après une délimitation frontalière (voir chapitre 4-2), et le second :

«des négociations s'ouvriront le 6 septembre 1945 entre le Ministère des Communications et des Travaux publics du Gouvernement impérial d'Ethiopie, d'une part, et le représentant de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien, d'autre part, en vue de l'administration et de l'exploitation de la totalité de la ligne et des installations du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba par la dite Compagnie selon des conditions qui ne porteront pas préjudice aux droits respectifs du Gouvernement impérial d'Ethiopie et de ladite Compagnie, droits qui découlent des actes concessionnaires».

Ce sont les positions défendues par les Affaires étrangères qui ont prévalu. Côté français, le gagnant semble alors être la Compagnie ferroviaire qui obtient le retour de la gestion de la ligne²³³, mais les négociations sur les modalités vont durer plusieurs mois. La partie éthiopienne cherche à obtenir un nouvel acte de concession qui prenne plus en compte son rôle dans l'utilisation de la ligne, la partie française (diplomatie et compagnie unies) cherche à conserver le statut de 1934. Le 4 mai 1946, deux accords sont signés entre la compagnie et le ministère éthiopien des Communications et des Travaux publics. Le premier organise l'exploitation et les modalités du contrôle qu'y exerce l'Ethiopie, en prenant pour base les accords de concession. Il prévoit que l'administration militaire britannique (BMA) remette très rapidement la ligne à la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba. Le second organise la suite des négociations, en prévoyant une structure d'arbitrage au cas où elles échoueraient. De Blesson se félicite du résultat obtenu :

*«Au cours des discussions (...) la Compagnie a accepté quelques modifications de rédaction destinées à donner satisfaction à l'amour propre de ses partenaires, mais l'enjeu de notre longue controverse reste acquis : le régime de l'exploitation, à la reprise, sera d'une façon générale, celui que déterminent les actes de concession». (...) «Dans l'ensemble, nous pouvons considérer comme très satisfaisants ces deux accords signés aujourd'hui. Sur tous les points importants (applicabilité des actes de concession, envoi immédiat de l'assurance formelle, remise directe de l'exploitation à la Compagnie par la BMA) nous avons obtenu gain de cause. Les quelques concessions qui ont été faites sont de pures formes ou portent sur des demandes légitimes du Gouvernement éthiopien»*²³⁴.

Après que les Anglais ont annoncé le transfert de l'administration pour le 4 août, Pasteau se rend à Dire Dawa et le 25 mai *«il a été convenu que les chefs de service français doubleraient en qualité d'observateurs les chefs de service anglais au cours du mois de juin et qu'à partir du 1^{er} juillet nos techniciens prendraient effectivement la direction des différents services»*²³⁵. Les autorités anglaises de Nairobi valident l'accord début juin²³⁶, et le transfert se réalise le 1^{er} juillet.

²³² ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Rétrocession 1945», lettre de Blesson au MAE, 9/9/1945 : *«j'ai jugé nécessaire de saisir l'occasion qui s'offrait enfin à nous en signant les deux protocoles sans en référer préalablement au Département».*

²³³ Dubois (Colette) [1997], *«C'était bien une victoire pour la société ferroviaire nationale»*, p. 226.

²³⁴ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Rétrocession - 1946», lettre de Blesson au MAE, 4/5/1946, pp. 2 et 4.

²³⁵ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Rétrocession - 1946», lettre de Blesson au MAE, 24/5/1946.

²³⁶ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Rétrocession - 1946», lettre de Blesson au MAE, 8/6/1946.

La reprise en main par les anciens gestionnaires ne se passe pas sans heurts. Durant la période d'administration britannique, l'encadrement et ses méthodes ont été modifiés : le personnel français qui avait quitté l'Éthiopie a été en partie remplacé par des Européens recrutés localement (Italiens et Grecs principalement)²³⁷ et des Éthiopiens²³⁸. Le retour des Français à des postes de direction entraîne l'éviction des Éthiopiens et des tensions fortes, accompagnées de mouvement sociaux sporadiques. Les employés français se sentent menacés (physiquement et dans leur supériorité institutionnelle) et les Éthiopiens n'acceptent plus d'être traités de façon subalterne. Les employés éthiopiens expriment leurs revendications lors de plusieurs épisodes : un arrêt de travail le jour de la reprise de l'exploitation par la compagnie, le 1^{er} juillet 1946²³⁹, un long mouvement de grève entre le 11 janvier et le 9 mars 1947²⁴⁰, puis en avril de la même année, toujours soutenus semble-t-il par les autorités éthiopiennes.

En août 1948, Coste-Floret, ministre des Colonies écrit au directeur du CFE pour lui conseiller des mesures symboliques afin de diminuer les tensions. Bien que les termes employés pour qualifier les Éthiopiens soient nettement dépréciatifs, ce qui montre une nouvelle fois la réalité des relations coloniales y compris à l'intérieur de la compagnie, le rapport de force politique avec le gouvernement Éthiopien oblige à prendre en compte la réalité :

«Je n'ignore pas que, lors de la rétrocession du Chemin de Fer à votre compagnie, vous avez été dans l'obligation de procéder à une remise en ordre profonde de l'entreprise et de confier, comme avant la guerre, à des Européens certains postes qui, sous la gestion des Britanniques, avaient été occupés par des autochtones à qui des titres de pur prestige avaient été donnés. Néanmoins il semble que dans ces circonstances, votre direction locale n'ait pas toujours fait montre d'assez de compréhension ni ménagé suffisamment les susceptibilités éthiopiennes. De plus, et depuis cette époque, il a été observé que certains membres du personnel de maîtrise continuaient de traiter les Éthiopiens parfois avec rudesse, souvent avec dédain. Ce comportement maladroit à l'égard d'un personnel animé d'un vif orgueil national constitue incontestablement une des raisons profondes des conflits du travail survenus au cours de ces deux dernières années»²⁴¹.

Mais cela reste insuffisant et le 17 août 1949, le personnel éthiopien du chemin de fer se met à nouveau en grève, dans un mouvement dirigé contre les employés européens : à Dire Dawa «les ouvriers éthiopiens du service matériel et traction attaquent avec des bâtons, des tubes et des tiges en fer les

²³⁷ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Rétrocession - 1946», lettre de Pierre Mayer, consul à Dire-Dawa, à de Blesson, 10/5/1946 : «Les anciens agents de la compagnie, Grecs et Italiens, ne cachent pas leur satisfaction, à l'exception toutefois de ceux qui, sous le régime anglais, ont acquis des situations qu'ils ne peuvent décemment espérer conserver. Quant aux agents italiens recrutés par la BMA, ceux-ci craignent pour la plupart que le changement d'administration n'entraîne leur licenciement et leur départ forcé du pays. Il va sans dire que les officiers britanniques qui occupent à la BMA des situations singulièrement lucratives qu'ils auraient aimé à conserver le plus longtemps possible se rangent nettement parmi les mécontents».

²³⁸ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-4, «CFE après la rétrocession», Rapport du Sdece, 1/4/1947, «L'occupant italien et plus encore, le "dépositaire" britannique ont pratiqué au CFE une politique d'égalité raciale et de hauts salaires».

²³⁹ Les employés Éthiopiens demandent les mêmes salaires que les Grecs et les Italiens (ANOM, Affaires politiques non coté CFE-4, «CFE après la rétrocession»). A cette occasion ont lieu des manifestations anti-européennes accompagnées de l'attaque de magasins tenus par des Grecs à Dire-Dawa et quelques heures de grève (ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «CFE Rétrocession - 1946», note de Muller, chef des Affaires politiques de la CFS, 9/7/1946).

²⁴⁰ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-4, «Rapports Éthiopie CFS a/s chemin de fer».

²⁴¹ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «Problèmes du CFE 1947-1949», ministre des Colonies au président du CFE, 10/8/1948.

employés français, blessant 43 d'entre eux» ²⁴². La direction choisit alors la confrontation : elle licencie les grévistes et interrompt le trafic. Cependant la concession imposant à la compagnie d'assurer la circulation des trains, elle doit céder devant les pressions du gouvernement éthiopien qui menace de reprendre la ligne. L'exploitation ne repart cependant que le 23 septembre, après plus d'un mois d'interruption. Les quatorze «meneurs» arrêtés par la police éthiopienne sont libérés en novembre.

Vers une frontière éthiopienne

Après la reprise de l'exploitation du chemin de fer par les Français, plusieurs éléments vont entraîner des évolutions, certains nouveaux, d'autres anciens : la gestion du personnel et la place de l'Ethiopie dans la société, une possible extension du chemin de fer vers le sud de l'Ethiopie, le développement de la présence éthiopienne au port de Djibouti, et la question de la concurrence d'Assab pour le port et de la route pour le CFE. L'élément déterminant, dominant les autres, est le contrôle de la compagnie elle-même, support de ces ambitions. Ces évolutions ne sont pas linéaires mais sont une succession d'allers et retours, avec cependant une tendance générale à l'approfondissement du rôle de l'Ethiopie dans l'administration du chemin de fer, autour d'un événement charnière : l'accord franco-éthiopien du 12 novembre 1959.

Au moins à partir de 1954, la situation du chemin de fer apparaît archaïque aux autorités françaises. La solution en cours des problèmes de la frontière occidentale (voir chapitre 4-2) montre que la nature des relations entre la France et l'Ethiopie a changé. L'Ethiopie dispose depuis 1952, avec l'Erythrée, d'un accès indépendant à la mer, par les port d'Assab et de Massawa. Son statut de pays indépendant, membre de la coalition victorieuse de la Seconde Guerre mondiale et des Nations-Unies, et son positionnement résolument occidental en ce début de la guerre froide, rendent le rapport colonial de plus en plus irréaliste.

Pour les autorités coloniales locale, la question centrale devient celle du port de Djibouti. En 1949, il est transformé en port franc, c'est à dire que les marchandises qui ne font qu'y transiter, en direction ou en provenance de l'Ethiopie, sont exemptées de taxes ²⁴³. Cette mesure vise à accroître le trafic du port djiboutien, menacé par le développement annoncé de celui d'Assab. Dès avant 1952, et le rattachement de l'Erythrée à l'Ethiopie, la route d'Assab à Addis Abeba, par Sardo et Desse, est utilisée par des camions de la maison Besse, qui refuse d'utiliser les services du chemin de fer :

«En 1950, un conflit de personnes a opposé M. Michel-Cotte, remarquable animateur du chemin de fer, et M. Besse, négociant français installé à Aden dont la puissance financière est la première de la mer Rouge. Besse lança alors cinquante camions avec remorque sur la route d'Addis à Assab, route construite par les Italiens, et à partir de ce jour, le port d'Assab vécu. (...)

²⁴² ANOM, Affaires politiques non coté CFE-2, «Problèmes du CFE 1947-1949», note des Affaires politiques du ministère, 24/8/1949.

²⁴³ Peu après est instauré le «franc Djibouti», rattaché au dollar américain et garanti par un dépôt dans une banque américaine (voir Dubois (Colette) [1995]).

J'estime que le trafic par route, favorisé par le Négus, se développera et tuera lentement le chemin de fer si un accord n'intervient pas entre le gouvernement français et le gouvernement éthiopien pour normaliser les rapports de la route et du rail»²⁴⁴.

Si en 1950, il faut une semaine pour faire le trajet d'Assab à Addis Abeba²⁴⁵, en octobre 1953, environ 150 camions mettent trois jours, sur une route bitumée entre Assab et Sardo, permettant le transport théorique d'environ 10 000 tonnes par mois. Le transport par Assab est moins onéreux que par Djibouti. L'administration, en charge du port, et la compagnie du chemin de fer, s'en rejettent la responsabilité : chacun estime que c'est à l'autre de baisser ses tarifs.

Après la reprise de la ligne par la compagnie, son exploitation dégage des bénéfices, mais à partir de 1954 elle devient déficitaire, engageant la responsabilité financière de l'Etat français selon la convention de mars 1909. D'autre part, le port est administré par le service des Travaux publics de la Côte française des Somalis. Jusqu'à l'exercice 1955, son budget est intégré à celui de la colonie, ensuite il n'y est plus qu'annexé²⁴⁶. Il représente toujours une part importante des revenus du territoire²⁴⁷. Avant guerre, les droits de douanes et autres impôts indirects représentent en moyenne 75% des recettes du budget de la CFS²⁴⁸.

L'évolution de la position gouvernementale française au milieu des années 1950 se lit, par exemple, dans deux analyses produites l'une par un marin et l'autre par les Affaires étrangères :

«Il ne faudrait pas qu'une conspiration américano-éthiopienne et britannique (Maison Besse d'Aden) cherche à étrangler le port de Djibouti, le meilleur port de la partie méridionale de la mer Rouge»²⁴⁹.

«Le chemin de fer franco-éthiopien a été conçu au début de ce siècle comme une entreprise colonialiste orientée vers la recherche de profits beaucoup plus que vers la satisfaction des intérêts publics. Cette conception ne correspond plus aux notions de souveraineté et d'indépendance économique actuellement admises. Il faut reconnaître que les Ethiopiens ont désormais le droit d'être intéressés directement à la gestion et aux bénéfices du chemin de fer»²⁵⁰.

L'administration coloniale ne baisse pas les bras. En 1953, averties par le gouverneur de la prochaine fermeture du consulat de France à Dire Dawa, les Affaires politiques fournissent une note au ministre de la FOM, rappelant que cette ville :

«est la principale ville éthiopienne de la province du Harrar où l'influence française s'affirme depuis des dizaines d'années. Cette influence est due à la présence de quatre cents employés de nationalité française qui constituent l'essentiel des cadres du chemin de fer franco-éthiopien»²⁵¹.

²⁴⁴ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», lettre du gouverneur au ministère FOM, 13/1/1955.

²⁴⁵ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-4, «Rapports Ethiopie CFS a/s chemin de fer», rapport Sdece 26/1/1950.

²⁴⁶ Décret n° 54-1169 du 23/11/1954, JO du 25/11/1954, publié au JO CFS de 1/1955.

²⁴⁷ «C'est du port que notre budget tire l'essentiel de ses ressources», ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», lettre du gouverneur du 13/1/1955.

²⁴⁸ ANOM, Contrôle 811, mission Le Grégam, rapport 19.

²⁴⁹ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-4, «Rapports Ethiopie CFS a/s chemin de fer», note de l'amiral Barjot, commandant de la zone de l'océan Indien, 5/11/1953.

²⁵⁰ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-4, «Chemin de fer franco-éthiopien (6)», note sans date (9/1954 ?) de la direction Afrique-Levant du MAE.

²⁵¹ ANOM, Affaires politiques, supplément non coté Ethiopie-1, note du 20/10/1953.

Le train reste donc encore l'outil de la pénétration française, une avancée française en Ethiopie au moins jusqu'à Dire-Dawa. Par exemple, l'on apprend incidemment, lorsqu'une valise diplomatique parvient ouverte à Addis Abeba, qu'en 1946 elles «sont escortées jusqu'à Dire-Daoua par des convoyeurs de l'armée» française ²⁵².

La négociation de l'accord de 1959

Dès 1955 et l'accord sur les frontières nationales, Français et Ethiopiens tentent de trouver une solution à la question de la frontière ferroviaire ²⁵³. Il s'agit de faire évoluer le statut de la compagnie, de la transformer en une entreprise conjointe, et de régler les modalités de son fonctionnement ainsi que celles de l'accès de l'Ethiopie au port de Djibouti. Ces négociations vont se dérouler entre les deux gouvernements. Les actionnaires de la compagnie ne seront consultés que sur la valeur de leurs actions. Cela confirme la dépendance politique de cette société, qui n'est qu'un appendice privé de l'action publique, mais qui a permis à ces investisseurs de réaliser d'importants profits.

Dès le début de 1955, le gouverneur René Petitbon alerte le ministère :

«J'estime que le trafic par route, favorisé par le Négus, se développera et tuera lentement le chemin de fer si un accord n'intervient pas entre le gouvernement français et le gouvernement éthiopien pour normaliser les rapports de la route et du rail. (...) Le véritable propriétaire du chemin de fer franco-éthiopien est le gouvernement français puisqu'il garantit l'intérêt et le capital de trois milliards d'obligations qui jamais ne seront remboursées par les moyens propres du chemin de fer» ²⁵⁴.

La position de l'administration coloniale est alors qu'il est nécessaire de céder sur le train – propriété privée qui conserve ses profits mais fait assumer ses pertes par l'Etat – pour garder le contrôle du port – structure administrative qui reverse ses importants bénéfices à la colonie. Par exemple, sollicité par Michel-Cote, le gouverneur Petitbon explique en janvier 1956 :

«J'ai constamment répondu à M. Michel-Cote que mon opinion (...) était d'intéresser le gouvernement éthiopien à l'exploitation du chemin de fer, partant au déficit, en laissant le port vierge» ²⁵⁵.

En août 1955, un inspecteur de la FOM, Ihle, confirme qu'il faut exclure le port des discussions :

«Cette intervention dans la gestion du Port aboutirait en fait à l'intervention de l'Ethiopie dans la gestion du Territoire lui-même, car (...) le Territoire n'est qu'un Etablissement commercial, et plus précisément un Etablissement portuaire» ²⁵⁶.

En juillet 1956, une note pour le ministre de la FOM estime encore qu'il est nécessaire de laisser une place satisfaisante (entre 42 et 50% du capital) à l'Ethiopie, car

«Sans le chemin de fer, la justification de Djibouti se trouve considérablement amoindrie, l'interdépendance franco-éthiopienne perd son principal support (...) Dans cette mesure,

²⁵² ANOM, 2E8, «Ambassade de France à Addis Abeba (1944-1957)», note du gouverneur à de Blesson, 29/5/1946.

²⁵³ Des négociations intermittentes sur le sujet ont lieu dès 1949, mais sans conclusions (ANOM, Affaires politiques non coté Ethiopie-2, «Négociations franco-éthiopiennes (1950-1960)»).

²⁵⁴ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», lettre de Petitbon au ministère FOM, 13/1/1955.

²⁵⁵ ANOM Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», lettre de Petitbon au ministère FOM, 13/1/1956.

²⁵⁶ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», lettre du 13/8/1955.

*l'on peut dire que le problème de Djibouti est en grande partie le problème du chemin de fer franco-éthiopien»*²⁵⁷.

La notion de frontière n'est pas explicitement mobilisée dans les argumentaires des administrateurs coloniaux. Elle apparaît cependant dans l'affirmation de la nécessité d'éviter que l'Éthiopie puisse s'étendre jusqu'au port de Djibouti, donc de conserver au territoire son rôle de frontière internationale éthiopienne.

Un deuxième argument n'est pas avancé, mais est sans doute aussi pris en considération : la colonie a déjà payé un tribut au CFE avec la rétrocession d'Afambo en 1945. Il est fort probable, en tout cas, que le modèle est présent dans les esprits, puisqu'Afambo est remis aux Éthiopiens au même moment, en 1954. Or, selon l'administration coloniale, c'est la direction du CFE qui, pour récupérer la gestion de la ligne, a sacrifié Afambo²⁵⁸. Nous avons vu que les Affaires étrangères étaient également favorables au retrait d'Afambo, considérant que l'Éthiopie n'accepterait jamais de ne pas récupérer ce qu'elle estimait faire partie de son territoire.

Cette perception des administrateurs coloniaux explique que, cette fois-ci, l'administration soit dès le début en opposition à la compagnie. Les Affaires étrangères estiment également que la compagnie est maintenant un obstacle à l'amélioration des relations franco-éthiopiennes. Donc, la direction et les actionnaires du chemin de fer ne sont pas associés aux négociations, et à peine informés quand c'est nécessaire. Cependant, courant 1954, les actionnaires privés alertent le gouvernement sur les risques financiers; la Banque de l'Indochine propose de vendre au gouvernement éthiopien la partie du chemin de fer situé sur son territoire. Les Affaires étrangères rejettent cette proposition trop radicale :

«La cession du chemin de fer entraînerait une modification profonde de la position française en Éthiopie. Elle marquerait que nous renonçons à tenir une place dans le développement économique de l'Empire (...) pour nous replier sur des positions purement culturelles». (...)

*«La vente au Gouvernement éthiopien de la partie du chemin de fer se trouvant sur son territoire (...) conduirait à une disparition à peu près totale de notre prestige en Éthiopie et pourrait même mettre en danger notre présence à Djibouti»*²⁵⁹.

²⁵⁷ ANOM, Contrôle 814, «Mission Tezenas du Montcel (1955)», note pour le ministre signée Spenale, 16/7/1956.

²⁵⁸ Position exprimée par exemple par Numa Sadoul (entretien, 1985 ou ANOM, Affaires politiques 3692, «Abornement frontière franco-éthiopienne 1951», lettre au ministre FOM, personnelle et confidentielle, 16/1/1951), qui se retrouve fréquemment. Voir par exemple une note de Magendie (alors député de la CFS) du 17/3/1953 (ANOM, 2E42 ou Affaires politiques 1693/2),

²⁵⁹ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-4, «Chemin de fer franco-éthiopien (6)», note pour le ministre de la direction Afrique-Levant, 29/9/1954, pp. 2-3 et 5.

En 1956, le capital de la compagnie est divisé en 34 600 actions, ainsi réparties ²⁶⁰ :

- 8 650 (25%) appartiennent au gouvernement éthiopien;
- 17 383 (50,3%) sont dans les mains d'«*établissements bancaires français contrôlés par le Gouvernement*» ²⁶¹, qui forment un syndicat de blocage, dont le chef de file est la Banque de l'Indochine;
- 6 067 (17,5%) appartiennent à des «*détenteurs particuliers (la plupart français)*», dont les administrateurs de la compagnie;
- 2 500 (7,2%), vendues par les établissements bancaires français à des intérêts italiens après l'accord Mussolini-Laval de janvier 1935, ont été mises sous séquestre après la guerre.

Un des aspects des discussions est : comment modifier cette répartition, et à quel prix ? Après que la Banque de l'Indochine, qui coordonne les actionnaires du syndicat de blocage, a proposé fin 1954 de vendre ses actions, durant le premier semestre 1955, les ministères des Affaires étrangères et de la France d'Outre-mer travaillent à l'élaboration d'une position commune, d'accord sur la nécessité d'élargir la représentation éthiopienne ²⁶². Mais faut-il nationaliser la compagnie, seulement introduire l'Etat français au capital (ou la CFS), ou y laisser les intérêts privés ? Le 8 avril, les Affaires étrangères insistent sur la nécessité de conclure rapidement et font le point sur les propositions :

«*Vous avez donné votre accord sur les points suivants : représentation éthiopienne au conseil, augmentation du nombre d'actions détenues par le Gouvernement impérial, ainsi que la nomination de trois administrateurs d'Etat français*» ²⁶³.

Fin avril, la Banque d'Indochine refuse la présence d'administrateurs d'Etat au conseil d'administration ²⁶⁴, par contre elle accepte la remise – ou la vente – à l'Ethiopie des anciennes actions italiennes mises sous séquestre.

Le 27 juillet 1955, lors d'une réunion au ministère des Affaires étrangères, les diplomates proposent l'ouverture d'une négociation sur la base de 40% du capital du CFE et quatre sièges au conseil d'administration laissés à l'Ethiopie. Les représentants de la France d'Outre-Mer donnent leur accord, à la condition que l'Ethiopie n'en obtienne aucun contrôle sur le port ²⁶⁵. L'ambassadeur en Ethiopie essaye de connaître la position éthiopienne. Il estime que le gouvernement accepterait en effet d'acheter 6000 actions à 30 000 francs pièces, ce qui lui donnerait 40% du capital. Il propose aussi que le siège soit

²⁶⁰ Rapport de la commission Surleau (voir ci-dessous).

²⁶¹ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-1, «Chemin de fer 1936-1937 - Projet d'accord franco éthiopien», note de l'inspection générale des Travaux publics des Colonies : «*La Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien*», 8/6/1936, qui indique alors 17 128 action pour le pôle bancaire.

²⁶² ANOM, Affaires politiques non coté CFE-4, «Chemin de fer franco-éthiopien (6)», lettre du ministre FOM au ministre MAE, 26/1/1955, «*mon département est fermement opposé à une modification de la Compagnie qui aboutirait à la constitution d'une société étatique franco-éthiopienne*».

²⁶³ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», lettre du MAE au ministère FOM, 8/4/1955.

²⁶⁴ Procès verbal d'une réunion du 23/4/1955 au MAE (ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)»).

²⁶⁵ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», note du secrétaire d'Etat FOM, Jean Debay, aux Affaires politiques, 17/8/1955.

transféré à Addis Abeba, ce qui permettrait d'importantes économies ²⁶⁶, et conclut en insistant sur la nécessité de prendre en compte l'intérêt national et non celui de la compagnie :

«Pourquoi (...) l'Etat et Djibouti devraient-ils pâtir de l'entêtement et des erreurs de la direction d'une compagnie pour laquelle le contribuable français est appelé à faire de sérieux sacrifices ?» .

En octobre, le gouverneur apporte un nouvel argument en faveur d'un accord qui prenne en compte les demandes éthiopiennes après une rencontre avec le ministre éthiopien des Affaires étrangères, Aklilu. Il s'agit d'une autre façon de protéger le port et son activité : freiner la concurrence. Cette proposition semble cependant peu réaliste au vu des investissements déjà engagés à cette date par l'Ethiopie tant à Assab que sur la route entre ce port et Desse :

«L'Ethiopie renoncerait à la modernisation d'Assab si elle était assurée d'avoir le contrôle par moitié au moins du chemin de fer, avec une représentation au moins égale à celle de la France dans le Conseil d'administration» ²⁶⁷.

En janvier 1956, une commission, dirigée par le conseiller d'Etat honoraire Surleau, est créée dans le cadre de la loi de finances (Loi du 3 avril 1955), afin d'étudier les implications financières des évolutions envisagées. Dans son rapport destiné au Parlement, approuvé le 29 juin 1956, cette commission constate :

«Quel que soit l'essor pris par les autres activités portuaires et leurs possibilités de développement, tous les rapports d'experts mettent en évidence que le sort du port, sur le plan économique, est fonction de l'activité du chemin de fer. A cet égard la Commission estime utile de souligner que l'équilibre financier du Territoire repose sur l'activité du port de Djibouti». (...) «La gestion du port de Djibouti constitue l'activité essentielle du territoire. En perdre la direction, c'est risquer de perdre celle du territoire» ²⁶⁸.

Elle fait ensuite des préconisations contradictoires dans une annexe confidentielle destinée au gouvernement. En effet, elle préconise d'impliquer l'Ethiopie dans les déficits, tout en gardant un plein contrôle français sur la ligne et le port :

*«1/ La recherche d'un accord avec les actionnaires sur les modalités de leur dédommagement.
2/ La reprise, dès ce résultat obtenu, des négociations avec le gouvernement éthiopien, les buts essentiels à atteindre étant les suivants :
a - maintien du contrôle français sur la compagnie;
b - participation substantielle du gouvernement éthiopien à la garantie des déficits d'exploitation;
c - rejet des demandes éthiopiennes de nature à porter atteinte à l'autorité française sur le port de Djibouti» ²⁶⁹.*

Durant l'année 1957, les Affaires étrangères continuent de faire avancer le dossier diplomatique. Le principe d'une négociation sur le chemin de fer est accepté par le gouvernement éthiopien, mais elle

²⁶⁶ Il les chiffre à 60 millions de francs. ANOM Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», lettre de Jacques Baeyens au MAE (Pinay), 19/8/1955.

²⁶⁷ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Chemin de fer franco-éthiopien (7)», lettre de Petitbon au ministère FOM, 21/10/1955.

²⁶⁸ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Rapport de la commission d'experts - 1956», pp. 4 et 9.

²⁶⁹ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «Rapport de la commission d'experts - 1956», p. 11. Cet exemplaire de cette annexe (n° 9) n'est pas daté.

s'annonce longue ²⁷⁰ et les Français doivent encore préciser leurs propositions. En juillet 1957, l'inspection générale de la FOM propose que l'Éthiopie obtienne la moitié du capital, avec une égalité complète dans la gestion, y compris une alternance des présidents de la compagnie. Elle accepte que le siège de la société se trouve en Éthiopie, et propose une baisse des tarifs du port pour relancer l'activité ²⁷¹, mais elle rejette toujours la présence de douaniers éthiopiens sur le port. Au même moment, l'Assemblée territoriale de la CFS accepte le principe d'une baisse des tarifs portuaires, mais introduit un nouveau paramètre en demandant à être représentée au Conseil d'administration de la compagnie, donc à obtenir une part du capital de l'entreprise.

En novembre 1957, le ministre éthiopien des Affaires étrangères, Aklilu, rencontre à Djibouti le chef du Territoire Mekker. Ce dernier conclut de ces discussions que *«les Éthiopiens sont décidés à tout faire pour (...) nous obliger à admettre (...) le principe de la gestion mixte du chemin de fer dans laquelle ils voient la seule possibilité de satisfaction de leur amour propre national»* ²⁷².

Les positions françaises convergent et, le 20 juin 1958, un mémorandum est remis aux autorités éthiopiennes, que l'on peut résumer en ce qui concerne le chemin de fer ²⁷³ :

- *«Il est entendu que le gouvernement éthiopien pourra se porter acquéreur des 8 650 actions nécessaires pour porter de 25 à 50% sa part du capital de la société.»* (point I-1)
- *«Le principe de la parité devra être rigoureusement appliqué en ce qui concerne les règles de fonctionnement et la gestion de l'entreprise»* (point I-2) et *«un organisme paritaire de contrôle technique et financier sera prévu.»* (point I-3)
- *«Pour des raisons pratiques, la direction technique (...) restera française.»* (point I-4)
- *Il y aura «une responsabilité égale et conjointe (mais non solidaire) des deux parties en ce qui concerne les charges de l'entreprise».* (point I-5)

S'y ajoute une deuxième partie sur l'*«utilisation par l'Éthiopie du port de Djibouti»*, qui en garantit l'usage *«par l'Éthiopie en temps de paix comme en temps de guerre»*, laisse l'Éthiopie faire des propositions sur les facilités nécessaires à Djibouti, ainsi qu'à propos du chemin de fer du Sidamo. La France semble proposer à l'Éthiopie le partage à parts égales de la société ferroviaire, renonçant en partie à ses avantages, mais partageant les obligations financières consécutives à ses accords antérieurs avec la compagnie.

Le 17 juillet 1958, dans un mémorandum l'Éthiopie accepte de discuter du règlement des questions financières (dettes, caution et achat des actions) (point I-3) et propose, sur les autres points avancés par la France, des bases de discussion ²⁷⁴ :

²⁷⁰ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-4, «Négociations franco-éthiopiennes 1956-1957», lettre de l'ambassadeur à Addis Abeba (Sauvagnargue) au MAE, 22/10/1957 : *«Les dirigeants éthiopiens, assurés maintenant que nous sommes prêts à parler, font la "petite bouche" afin de nous placer en position de demandeurs.»*

²⁷¹ ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-4, «Négociations franco-éthiopiennes 1956-1957», note de l'inspecteur Huet au ministre FOM, 11/7/1957.

²⁷² ANOM, Affaires politiques, non coté CFE-4, «Négociations franco-éthiopiennes 1956-1957», lettre de Mekker au ministre FOM, 21/11/1957. Dans un courrier du 28/11 il ajoute : *«Beaucoup d'Éthiopiens se souviennent que leur défaite de 1936 devant les Italiens a été hâtée par l'interdiction de transit d'armes par Djibouti, qui avait été prescrite par le gouvernement Laval».*

²⁷³ Voir le texte dans ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «CFE négociations de 1958».

²⁷⁴ ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «CFE négociations de 1958», mémorandum éthiopien.

- Une majorité 75% des actionnaires serait nécessaire pour toute modification des statuts ou du capital (point I-4).
- Une mesure de gestion acceptée par une des parties et pas l'autre pourrait être appliquée dans le territoire de la partie consentante (point I-5).
- La compagnie serait gérée à égalité par les deux pays (la parité de gestion), la direction technique restant française (point I-6).
- Les conditions de «la construction d'un embranchement ferroviaire vers le Sidamo» (point I-8).

L'Éthiopie avance également des éléments supplémentaires :

- «La compagnie du chemin de fer deviendra de nationalité éthiopienne (...) et aura son siège social en Éthiopie» (point I-2).
- «Les devises qui devront être fournies à la Compagnie» (point I-9).
- «Garanties d'utilisation en territoire français du chemin de fer» (point I-11).

Sur la deuxième partie, c'est à dire l'utilisation du port de Djibouti, l'Éthiopie demande «la liberté de transit pour le chemin de fer sur le territoire français, du port à la frontière» (point II-1), c'est à dire outre le «droit (...) de plomber les wagons dans l'enceinte du port franc» (point II-3b), les «clauses habituelles pour un port franc, y compris le droit de créer des industries et de procéder au conditionnement des produits (...) dans l'enceinte du port franc sans (...) impôts ou taxe» (point II-3c). Ce dernier point revient à un abandon relatif de la souveraineté française sur le territoire portuaire. Le 13 octobre 1958, se tient une réunion au MAE à propos de cette proposition éthiopienne ²⁷⁵:

«Il est apparu, au cours de la réunion, que d'une façon générale, ce mémorandum constitue une base acceptable de négociations, qu'il ne soulève pas de difficultés majeures et les instructions antérieurement données à notre ambassadeur demeurent toujours valables dans leurs grandes lignes».

En conséquence, les Français proposent une synthèse comme nouvelle base de discussion :

«Les deux gouvernements sont d'accord
1) sur l'application du principe de la parité entre la France et l'Éthiopie dans le capital, la gestion et les responsabilités financières du CFE.
2) sur l'octroi à l'Éthiopie de garanties d'utilisation du port de Djibouti.
3) Sur l'octroi à l'Éthiopie de facilités douanières dans le port de Djibouti.
L'accord ci-dessus constaté - dont les trois éléments sont inséparables - reste évidemment subordonné à la solution satisfaisante, au cours de la négociation proprement dite, des différents points soulevés par les deux délégations.»

En mars 1959, les négociations sont sur le point d'aboutir, un accord étant trouvé sur les points essentiels, comme le constate une note réalisée à l'issue d'une réunion interministérielle :

«La Société du Chemin de fer franco-éthiopien deviendrait une société éthiopienne, ayant son siège à Addis Abbéba, mais dotée d'un statut défini par convention entre la France et l'Éthiopie, de façon à être garantie contre la loi éthiopienne. Le capital de cette société demeurerait constitué par les actions actuelles, mais celles-ci seraient réparties pour moitié à la France et pour moitié à l'Éthiopie, elle serait administrée par un conseil d'administration comprenant par moitié des Français et des Éthiopiens.
Toutefois la direction technique de la société serait à Djibouti.
L'Éthiopie et la France participeraient à égalité aux bénéfices et aux charges d'exploitation. (...)
La Côte des Somalis devra accepter de voir des Éthiopiens siéger au Conseil du port de Djibouti, auquel participa la direction du Chemin de fer; elle devra également admettre

²⁷⁵ Les deux citations suivantes sont extraites du compte-rendu de cette réunion (ANOM, Affaires politiques non coté CFE-3, «CFE négociations de 1958»).

que les douaniers éthiopiens (sans uniforme, mais porteurs d'un insigne) soient établis sur le port afin de plomber les wagons de marchandises débarquées à Djibouti en transit pour l'Éthiopie. (...)

Tous les départements ministériels représentés à la réunion confirment leur accord à ce projet (...) que les Éthiopiens n'ont accepté qu'en raison de la menace que fait peser sur eux l'éventualité de la constitution d'une "Grande Somalie". Seule la présence de la France à Djibouti les garantit, en effet, contre un encerclement somali»²⁷⁶.

Il reste maintenant à trouver les actions à un prix acceptable pour l'Éthiopie. Se pose aussi la question de la représentation de la CFS dans la compagnie, la colonie qui n'a pas de ressources suffisantes pour acheter des parts, espère un geste de l'État. En mai 1959, le chef du Territoire, Jacques Compain, estime que l'Assemblée territoriale rejettera le traité, mais que son accord n'est pas nécessaire s'agissant d'un texte international qui n'est pas de sa compétence²⁷⁷.

En juillet 1959, seule reste en cours de discussion la question du financement du déficit. L'Éthiopie demande que les quinze premières années, la France en prenne en charge les trois-quarts. Les Finances acceptent, estimant que jusque là, seule la responsabilité française était engagée, et que *«l'essentiel était de faire participer l'Éthiopie à tous les déficits futurs»*²⁷⁸. Cependant, fin août, le ministère des Finances émet d'ultimes réserves. Sauvagnargues, ambassadeur en Éthiopie, propose alors, dans un effet rhétorique, le maintien de la situation existante (*«solution que je n'aurais aucune peine à faire prévaloir»*) et en met en évidence les inconvénients :

«En l'état actuel des choses, le gouvernement français n'est pas tenu juridiquement de couvrir la totalité du déficit d'exploitation du chemin de fer (...), mais il est en fait contraint de le faire. Il ne peut en effet accepter une liquidation qui, non seulement imposerait au Trésor français la charge d'une dette obligataire de 4 milliards, mais poserait à Djibouti un problème économique insoluble sauf par d'énormes investissements de la Puissance publique»²⁷⁹.

Cet argument est repris par le ministre délégué aux DOM-TOM début octobre, qui demande l'arbitrage du Premier ministre, ministre des Affaires étrangères :

«Il est nécessaire (...) de ne pas perdre de vue que le maintien du statu quo, en ce qui concerne le chemin de fer, place celui-ci dans une situation précaire puisqu'à tout moment l'Éthiopie peut s'aviser de prendre à son égard une politique restrictive. Seule une participation efficace du gouvernement impérial à la gestion de cet instrument peut assurer la pérennité de celui-ci.

Or chacun sait que si le chemin de fer venait à cesser son exploitation, la situation financière du territoire de la Côte française des Somalis serait compromise au point de requérir un soutien financier bien supérieur à ce que peut jamais coûter la garantie du Trésor à la compagnie ferroviaire»²⁸⁰.

²⁷⁶ CAC, 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», note sans date de Jan Burgeau des Affaires politiques, pour le cabinet, sur une réunion du 16/3/1959.

²⁷⁷ CAC, 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», lettre de Compain au ministre FOM, 21/5/1959.

²⁷⁸ CAC, 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», note des Affaires politiques pour le ministre FOM, 17/7/1959, sur une réunion du 16/7/1959 au MAE.

²⁷⁹ 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», lettre de Sauvagnargues au MAE, 3/9/1959.

²⁸⁰ CAC 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», 1/10/1959.

Le traité franco-éthiopien de 1959

Le traité est finalement signé le 12 novembre 1959; approuvé par la loi n° 59-1558 du 31 décembre 1959, il rentre en vigueur le 14 juin 1960, deux mois après l'échange des ratifications (art. 22) et s'applique jusqu'au 31 décembre 2016 (art. 21). Il fixe *«les statuts et les règles de fonctionnement de la Société qui ne peuvent être modifiés qu'avec l'accord des deux Gouvernements»* (art. 1^{er}). Sans s'engager sur le statut des actionnaires de la Compagnie ferroviaire (*«la Société»*), qui devient de droit éthiopien sans que cela soit considéré *«comme mettant fin à sa personnalité juridique»* (art. 3), il précise que *«son capital est statutairement réparti à égalité entre les actionnaires français et les actionnaires éthiopiens»* (art. 2). Les emprunts antérieurs sont garantis par le seul Etat français, mais les nouveaux *«pourront jouir de la garantie jointe mais non solidaire des deux Gouvernements, chacun pour la moitié du service»* (art. 4). En cas de déficit, les gouvernements consentiront des avances, par moitié (art. 5) jusqu'à 2,4 millions de dollars américains; au delà, et au moins pendant une période de 15 ans, la France devra en fournir les trois-quarts (art. 6).

En ce qui concerne le port, *«le Gouvernement français garantit l'utilisation du port de Djibouti en temps de paix comme en temps de guerre»* (art. 11) et *«à l'exclusion de tous droits d'extraterritorialité, l'Ethiopie aura à Djibouti toutes les facilités normalement en usage dans un port franc»* (art. 12). L'Ethiopie obtient *«le droit d'installer des entreprises de conditionnement et des usines de transformation dans l'enceinte du port franc»* (art. 12c) et *«de faire pénétrer dans l'enceinte du port franc pour l'accomplissement de leurs tâches les employés et fonctionnaires, y compris les agents des douanes, nécessaires à l'usage des facilités ci-dessus décrites»* (art. 12d) *«qui seront dotés d'insignes distinctifs»* (art. 13). Enfin *«la Société est représentée au Conseil du port. La moitié de ses représentants sera de nationalité éthiopienne»* (art. 15).

«Dans la région du chemin de fer, entre Djibouti et Addis-Abéba, les deux Gouvernements n'autoriseront la construction d'aucune ligne concurrente» (art. 16).

Un échange de lettres, annexé au traité, confirme que *«les clauses et conditions [de la] concession sont remplacées par les dispositions du traité»* (lettres 1 et 2), que *«tous les dossiers, documents et registres concernant les opérations passées et présentes de la Compagnie devront être transférés à Addis-Abéba dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur dudit traité»* (lettre 4), que le *«Gouvernement [éthiopien] est d'accord pour acquérir, au prix de 25 000 francs français par action le nombre d'actions nécessaires pour porter à 50% sa part du capital»* (lettre 7bis), et enfin *«que les autorités de la Côte française des Somalis prendront toutes mesures nécessaires pour que la délimitation de l'enceinte du port franc ne puisse faire obstacle aux facilités»* accordée à l'Ethiopie et que *«cette délimitation soit effectuée aussitôt que possible»* (lettre 5) ²⁸¹.

²⁸¹ <<http://www.doc.diplomatie.gouv.fr/BASIS/pacte/webext/bilat/DDD/19590118.pdf>>

Une partie des actions privées sont achetées par la Caisse des Dépôts et Consignations. Elle en vend 8650 au gouvernement éthiopien, qui en possède alors 17 300, soit la moitié. En 1960, le gouvernement français est propriétaire de 9483 actions, et les intérêts privés français 7817 ²⁸². Six Français siègent au conseil d'administration du CFE, dont trois représentants de l'Etat : un délégué du ministère des Finances, un de la direction des Travaux publics des DOM-TOM et le chef du Territoire (puis haut-commissaire) de la CFS (puis du TFAI).

Outre le partage de la compagnie, cet accord marque le basculement de la frontière. Le chemin de fer reste toujours une extension frontalière, mais au lieu de permettre à la CFS de s'étendre jusqu'à Addis Abeba, il permet maintenant aussi à la frontière éthiopienne de commencer au port de Djibouti. Même si le texte prend soin de ne pas parler de souveraineté, la présence d'administrateurs éthiopiens au conseil du port, structure administrative ²⁸³, ouvre la voie à une gestion partagée. D'autre part, la présence de douaniers éthiopiens en uniforme sur le port, qui gèrent les marchandises à destination ou en provenance de l'Ethiopie, a la même signification, puisqu'elle suppose que les Ethiopiens sont associés à l'organisation du fonctionnement des installations portuaires.

La présentation de l'accord par les Affaires politiques des TOM, dans une note pour le Conseil des ministres de novembre 1959, montre bien la nouvelle conception des relations franco-éthiopiennes des hautes sphères gouvernementales françaises, même si, sur le terrain, les choses ne sont certainement pas aussi limpides :

«Pour donner au gouvernement éthiopien l'assurance de pouvoir disposer de la ligne pour ses besoins en toutes circonstances, le traité prévoit la garantie par le gouvernement français de la liberté de l'utilisation du port de Djibouti par l'Ethiopie en temps de paix comme en temps de guerre, ainsi que l'octroi à l'Ethiopie des facilités d'usage dans un port franc.

Il est permis de penser que cette nouvelle association pour la gestion d'un instrument dont l'intérêt est considérable aussi bien pour la France que pour l'Ethiopie amènera une collaboration fructueuse entre les deux pays dans le domaine plus large de l'économie et de la politique, et assurer ainsi la consolidation de la position française sur la Corne de l'Afrique» ²⁸⁴.

La gestion partagée (1960-1977)

L'accord de 1959 reste en vigueur pendant les dix-sept années qui précèdent l'indépendance de Djibouti. Durant cette période, cette nouvelle frontière s'élabore concrètement. La présence française dans le chemin de fer reste importante et l'autonomie de la compagnie n'a pas complètement disparue. Les évolutions politiques et économiques, les indépendances africaines, puis celle de Djibouti, vont entraîner des changements.

Plusieurs éléments concernent les aspects frontaliers du corridor ferroviaire. D'abord celle de la participation de la colonie à la gestion – c'est à dire la dissociation de la CFS et de la France – et les relations politiques entre les responsables de la colonie et les responsables coloniaux; ensuite l'extension

²⁸² Pasteau (Michel) [1984].

²⁸³ En 1966, le budget du port est encore annexé au budget administratif de la colonie

²⁸⁴ CAC, 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», note du 24/11/1959.

éventuelle de la frontière en Ethiopie, avec le projet récurrent d'embranchement vers le sud; enfin, l'organisation pratique du partage des responsabilités à l'intérieur de la compagnie : «l'éthiopianisation».

La mise en œuvre de l'accord de 1959

Dès le 1^{er} décembre 1959, le chef du Territoire, Compain, fait des propositions concernant la mise en œuvre des accords en Côte française des Somalis ²⁸⁵. Il souligne d'abord que les responsables politiques locaux sont en majorité hostiles à l'accroissement des droits éthiopiens ²⁸⁶, en particulier sur le port, et préconise de ne pas soumettre le texte à l'Assemblée territoriale. Il sera cependant nécessaire de lui demander son avis – consultatif – pour ajouter un second représentant du CFE au Conseil du port afin de permettre la parité prévue par l'accord. Le reste de l'accord est d'application plus facile. L'installation d'entreprises éthiopiennes de conditionnement ne semble pas devoir se produire rapidement.

En revanche, un point n'est pas précisé : la matérialisation de la frontière éthiopienne sur le port. Les Ethiopiens se contenteront-ils de demander *«de leur indiquer un emplacement pour installer leur bureau de douane»* pour simplement plomber les wagons, ou ont-ils *«l'intention de procéder à toutes les opérations à Djibouti même»* ? Cela amène au *«problème de l'enceinte du port franc. Cette enceinte existe en fait à l'heure actuelle, mais il est possible que nous soyons amenés à la déplacer pour des raisons matérielles. (...) De toute façon, la détermination de l'enceinte ne relève que de la seule compétence des autorités territoriales»*. Sur ce point, le 12 décembre, dans un télégramme, il précise qu'*«aucun texte ne délimite le port franc mais [qu']il (existe) par contre sur le terrain une barrière matérialisant de façon précise [la] limite [de la] franchise portuaire»* ²⁸⁷. Une réunion entre les parties lui semble inévitable, même si, précise-t-il : *«je dois avouer que la réunion d'une telle conférence (...) me cause quelques appréhension, car Ethiopiens et autochtones du Territoire se trouveront face à face et il faut bien dire qu'ils n'éprouvent, les uns à l'égard des autres, aucune sympathie»*.

Sur la question de la participation des autorités de la CFS au Conseil d'administration du chemin de fer, une note, rédigée dès 1960, pose le problème pour les autorités françaises. Il s'agit toujours de la participation des responsables autochtones :

«Il avait été envisagé, dès 1959, que l'Etat français ou la Caisse des Dépôts et Consignations céderait un paquet d'actions au Territoire de la Côte française des Somalis (...). Cette solution n'a pas été finalement retenue, l'état des finances du Territoire ne permettant pas à ce dernier d'acquiescer les 2000 actions dont la cession avait été envisagée.»

Si on acceptait de transférer 2000 actions (sur les 17 300 actions françaises), le Territoire *«demanderait alors, très vraisemblablement à être représenté au Conseil d'administration par un administrateur autochtone disposant d'une certaine liberté d'action... (...) [Dans ce cas] le principe de la parité, qui est à la base même du traité, risquerait d'être faussé, le*

²⁸⁵ CAC, 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», lettre au ministère, 1/12/1959, secret.

²⁸⁶ Y compris les parlementaires. Seul Ahmed Dini, qui a été associé à la dernière phase des négociations, y serait favorable. (CAC, 940164/15, lettre de Compain au ministère, 21/5/1959 : *«Je suggère que le Vice-Président du Conseil de Gouvernement, M. Ahmed Dini, garçon intelligent et compréhensif, se rende à Addis Abeba avec moi (...) de façon à participer à la dernière phase de la rédaction des accords»*).

²⁸⁷ CAC, 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», télégramme au ministère, 12/12/1959.

représentant du Territoire pouvant se livrer à un jeu de bascule entre la France et l’Ethiopie»²⁸⁸.

Après avoir été saisies de la question en décembre 1961, les Affaires étrangères concluent que :

«Toute reconnaissance, même implicite, d’un droit du territoire de la Côte française des Somalis à participer aux organismes prévus par le traité, constituerait, de la part du Gouvernement français, une sorte de partage de sa souveraineté»²⁸⁹.

Cette position est acceptée par les DOM-TOM début mars. Le chemin de fer n’est plus une extension coloniale française, ni une frontière française en Ethiopie. La gestion de la ligne n’est plus qu’une question diplomatique, les relations franco-éthiopiennes sont alors celles de partenaires égaux en droit. Tirant les conclusions de la situation, l’ancienne administration coloniale propose même de renoncer à l’un des derniers symboles de son avancée à l’intérieur de la Corne : le contrôle de la compagnie.

«Vous estimez que les intérêts de la Côte française des Somalis sont suffisamment sauvegardés par la présence du chef du Territoire au Conseil d’administration (...). Au surplus, le traité du 12 novembre 1959 (...) est un acte diplomatique que nous ne pouvons modifier par des dispositions unilatérales qui conduiraient à reconnaître implicitement une sorte de partage de souveraineté entre le Gouvernement français et le Territoire de la Côte française des Somalis, sans risquer de provoquer des réactions de nos partenaires éthiopiens.

J’ai l’honneur de vous faire connaître que la question des accords entre la France et l’Ethiopie (...) me paraît en effet tenir un rôle prééminent en cette affaire. Je me range par conséquent à votre point de vue. C’est aussi dans le même esprit que je considère comme souhaitable la concentration au budget de votre Département des moyens financiers se rapportant au Contrôle du chemin de fer Franco-éthiopien»²⁹⁰.

Cependant, en sens inverse, l’affirmation frontalière éthiopienne sur le port de Djibouti ne s’affirme pas complètement. En février 1960, le gouverneur rend compte des décisions prises à l’occasion de l’envoi d’une délégation de la colonie à Addis Abeba :

«M. Sauvagnargues, au nom de la délégation française, expose notre point de vue et insista auprès des Ethiopiens sur l’impossibilité matérielle d’exécuter à Djibouti les opérations complètes de dédouanement, celles-ci ne pouvant aboutir qu’à un engorgement des quais et devant nécessiter la présence d’un nombre de douaniers éthiopiens tel que la population (...) risquerait d’être convaincue que le “port était vendu à l’Ethiopie”. Notre ambassadeur insista sur un deuxième aspect (...) : le port étant français, la loi éthiopienne ne saurait s’y appliquer. Par conséquent, aucune poursuite ne pourrait avoir lieu devant les tribunaux français pour les infractions douanières éthiopiennes et aucune saisie ne pourrait être exécutée par les douaniers Ethiopiens»²⁹¹.

Ne disposant peut-être pas des moyens humains et financiers nécessaires à l’installation d’une troupe douanière à Djibouti, les Ethiopiens acceptent de simplement plomber les wagons sur le port et d’accomplir les formalités de dédouanement en Ethiopie, c’est à dire de ne pas changer l’organisation existante.

²⁸⁸ CAC, 940164/15, «Application du traité (1960-1962)», note de la direction des Affaires politiques TOM, 6/11/1960.

²⁸⁹ CAC, 940164/15, «Application du traité (1960-1962)», lettre du MAE au ministre du Sahara et des DOM-TOM, 27/1/1962.

²⁹⁰ CAC, 940164/15, «Application du traité (1960-1962)», lettre du ministre du Sahara et des DOM-TOM au MAE, 2/3/1962.

²⁹¹ CAC, 940164/15, «Application du traité (1960-1962)», lettre du gouverneur au ministère, 5/2/1960.

Evolutions postérieures

La question de la réalisation d'un embranchement ferroviaire vers le sud de l'Éthiopie, le long de la vallée du Rift, est de nouveau évoquée dans les années 1960. Le projet est soutenu par l'administration française, qui y voit la possibilité de nouveaux marchés pour le port de Djibouti :

«Tant sur le plan politique que sur le plan financier, la construction de l'embranchement du Sidamo avec notre assistance est une bonne affaire pour la France» ²⁹².

Après que le sujet est évoqué lors d'entretiens entre de Gaulle et Haile Selassie en 1963, un protocole de principe est signé ²⁹³, qui prévoit 40 plus 15 millions de francs de prêts et crédits français pour le projet. Cependant le projet ne sera jamais mis en œuvre, bien qu'un membre du gouvernement éthiopien ait acheté un grand nombre des terrains où aurait dû être réalisée la voie.

En 1973, un rapport d'inspection au gouvernement éthiopien dresse un réquisitoire contre les abus que commettraient les Français grâce à la compagnie ²⁹⁴. Bien que *«the 1959 treaty is considered as an advantageous agreement to Ethiopia in relation to the old treaty»* ²⁹⁵, il constate plusieurs éléments qui montrent la prédominance française :

- le français est la langue de travail de la compagnie (*«Almost all correspondence and documentation is in french, French culture is widely applied in the every-day life of the Company»* ²⁹⁶,
- le représentant éthiopien serait le plus souvent absent lors des réunions du conseil d'administration du port de Djibouti,
- la compagnie ne paye d'impôt foncier ni à Addis Abeba, ni à Dire Dawa.

Ce rapport contient aussi des approximations, voir des erreurs ²⁹⁷. S'il ne représente pas la position du gouvernement éthiopien, il est symptomatique des tensions et contradictions qui traversent l'entreprise.

La présence éthiopienne se développe cependant à l'intérieur de la compagnie. Après l'accord de 1959, la présidence du Conseil d'administration est assurée par un Éthiopien, souvent le ministre des Communications, mais la direction exécutive reste française. Après de nombreuses demandes

²⁹² CAC, 940169/4, «Experts - Sidamo», rapport de l'inspecteur des Travaux publics Bosc, 26/8/1960.

²⁹³ Deux documents du même dossier donnent une date différente pour ce protocole : 4/7/1964 (note du 20/10/1966) ou 13/7/1965 (Note du MAE, 3/8/1965), CAC, 940169/4, «Experts - Sidamo», avec les mêmes chiffres.

²⁹⁴ Cuelat Gebre Mariam [1973], p. 51. Il contient une lettre du directeur général, B. Petit, au président du CFE, Endalkachew Makonnen, dans laquelle il se plaint des méthodes de l'enquêteur, qui *«a émis le désir d'aller dans les ateliers s'entretenir directement avec les agents d'exécution, irresponsables et non qualifiés pour fournir des renseignements valables»*.

²⁹⁵ *op. cit.*, p. 29 [Le traité de 1959 est considéré comme un arrangement plus avantageux pour l'Éthiopie que les anciens accords].

²⁹⁶ *op. cit.*, p. 44 [Presque toute la correspondance et la documentation sont en français, la culture française s'applique à la vie quotidienne de la compagnie]. Plus loin se situe un long développement contre cette pratique : *«Why are the French sensitive about maintaining their culture in the Company ? Roughly, the answer is that it is an instrument for neocolonial exploitation as shown by their blocking of competent Ethiopians from joining the Company»* [Pourquoi les Français tiennent-ils à préserver leur culture dans la compagnie ? Rapidement, la réponse est qu'il s'agit d'un instrument de l'exploitation néocoloniale, que montre le blocage du recrutement d'Éthiopiens compétents], p. 55.

²⁹⁷ Ainsi, p. 32, il affirme que les Éthiopiens possèdent 60% du capital depuis 1972, ce que démentent des documents postérieurs.

éthiopiennes, au moins depuis 1970 ²⁹⁸, le 9 avril 1973, un directeur général adjoint éthiopien, Berhanou Abebe, est nommé. Il est prévu qu'après deux ans de formation il devienne directeur général, mais la révolution éthiopienne entraîne son éviction le 13 novembre 1974. Il est remplacé par Bekele Geleta en janvier 1975 qui, sans doute suffisamment formé, devient directeur général en avril 1975 ²⁹⁹ au départ d'Emile Dumanois. En échange, fin 1975, la présidence de la société est assurée par l'ambassadeur de France en Ethiopie, Jean Chauvel.

Jusqu'en 1975, la direction technique reste assurée depuis Djibouti par des Français, avec un soutien de la SNCF. En septembre 1976, une note du haut-commissaire à Djibouti signale au ministère que les Français quittent les services techniques, remplacés par des Ethiopiens et des Djiboutiens. Le poste de directeur technique étant vacant, il craint la nomination d'un Ethiopien et demande la nomination rapide d'un «*Français dynamique*» ³⁰⁰.

La fin du Chemin de fer franco-éthiopien

L'ancien inspecteur des DOM-TOM, Jacques Robert, alors nommé auprès du Premier ministre pour coordonner l'indépendance de Djibouti, explique les enjeux autour du chemin de fer à cette occasion :

«L'indépendance du TFAI va avoir pour conséquence directe le désengagement de la France du traité du 12 novembre 1959, le nouvel Etat de Djibouti ayant la faculté soit de considérer ce traité comme caduc, soit de succéder à la France comme partenaire de l'Ethiopie dans la gestion du chemin de fer.

La première solution ferait disparaître la compagnie du CFE (...) avec des inconvénients sérieux pour le trésor français qui devrait éponger une dette obligataire de près de 30 millions de francs et prendre à sa charge le paiement des pensions des retraités français métropolitains (14 millions de Frs)» ³⁰¹.

Fin 1973, Ali Aref, alors président du TFAI, demande une nouvelle fois à être représenté au Conseil d'administration ³⁰². La demande est étudiée par le service des Affaires économiques de la direction des TOM ³⁰³. L'Etat français étant propriétaire de 52% du capital français, il pourrait en céder une partie au Territoire, mais «*cette hypothèse, compte tenu des finances actuelles du territoire, ne peut être avancée que pour mémoire*». Il faudrait donc remplacer un des trois administrateurs représentants les pouvoirs publics. Ce ne peut être ni celui des Affaires étrangères, ni celui des Finances, et le haut-commissaire du TFAI représente l'Etat, non le Territoire ³⁰⁴; la seule possibilité serait d'augmenter le nombre d'administrateurs. Cette analyse est transmise au ministre des DOM-TOM en novembre 1974 ³⁰⁵, qui donne son accord. Mais les Affaires étrangères refusent l'ouverture d'une telle négociation.

²⁹⁸ CAC, 940169/4, «Experts - Sidamo», note du 7/7/1970, évoque cette demande «*assortie[e], il faut l'admettre, d'assez juste critique de la compétence d'une partie du personnel français, héritage de l'ancienne compagnie*».

²⁹⁹ 940169/4, «CFE - Documentation générale».

³⁰⁰ 940169/6, «Représentation du TFAI au CA du CFE», lettre du 8/9/1976.

³⁰¹ CAC, 940163/79, note de Jacques Robert pour les ministres et secrétaires d'Etat, 18/5/1977.

³⁰² CAC, 940169/6, «Représentation du TFAI au CA du CFE», note du 14/11/1973.

³⁰³ CAC, 940169/6, «Représentation du TFAI au CA du CFE», note à la direction des TOM, 30/5/1974.

³⁰⁴ Annotation de Jean Pinel, directeur des TOM : «*La formule qui consiste à écarter le HC ne peut dans l'état actuel des choses être retenue*».

³⁰⁵ CAC, 940169/6, «Représentation du TFAI au CA du CFE», note de la direction des TOM au ministre, 12/11/1974.

En janvier 1975, l’Ethiopie propose une représentation du TFAI au Conseil d’administration, sans suite. Ce n’est qu’après que des rumeurs évoquent un accord entre Ali Aref et les autorités éthiopiennes, qui promettait un partage du capital de la compagnie avec un tiers pour Djibouti et deux tiers à l’Ethiopie, qu’en juillet 1976, les Affaires étrangères deviennent *«favorable à un dégagement de la France au niveau du capital et de la gestion du chemin de fer»* ³⁰⁶. De leur côté, *«les intérêts privés français ne verraient pour leur part aucune objection à leur retrait de la compagnie»* et seraient prêts à vendre leurs actions. En conséquence, pour les Affaires étrangères *«il convient (...) de s’interroger sur le fait de savoir s’il faut transférer au TFAI (...) la totalité de l’actif français dans le chemin de fer, ou seulement une partie avec les responsabilités financières qui en découleront et auxquelles le nouvel Etat aura à faire face»*. Mais alors, c’est le secrétaire d’Etat aux DOM-TOM qui insiste sur l’importance du chemin de fer pour le maintien de l’influence française dans la région ³⁰⁷.

Au début de 1977, devant la dégradation du service rendu par le chemin de fer, l’Ethiopie propose de racheter les actions privées, afin de pouvoir lancer les importants investissements nécessaires.

Selon Michel Pasteau, ancien directeur du CFE, si en 1977 les administrateurs français démissionnent en annonçant le transfert de la compagnie au nouvel Etat, *«il est certain que ce don a été refusé car il n’est fait aucune mention de transfert d’une telle opération sur les registres de la compagnie»* ³⁰⁸.

En 1981, un accord est signé entre l’Ethiopie et Djibouti, qui crée une nouvelle compagnie, le «Chemin de fer djibouto-éthiopien». Pour ce qui est de l’ancienne société, l’Etat français y renforce sa position lors des nationalisations de 1981: il est propriétaire en 1982 de 13 309 actions d’une compagnie qui ne contrôle plus ses actifs et dont il est responsable des dettes. Que s’est-il passé alors ? Les archives actuellement disponibles ne permettent pas de le savoir. Cependant un accord franco-éthiopien à propos d’un projet de rénovation du chemin de fer est signé en juin 1983, montrant que la France ne se désintéresse pas encore de la question.

³⁰⁶ CAC, 940169/6, «Représentation du TFAI au CA du CFE», note du directeur des TOM (J. Chaussade), 12/7/1976.

³⁰⁷ CAC, 940169/6, «Représentation du TFAI au CA du CFE», lettre du secrétaire d’Etat aux DOM-TOM au MAE, 15/7/1976.

³⁰⁸ Pasteau (Michel) [1984], p. 288.

Chapitre 4

La réalisation des frontières nationales

La définition des deux points côtiers frontaliers dans les premières années de l'installation coloniale (1888 au sud et 1891 au nord), et la vague intention élaborée entre Lagarde et Menelik en 1897, dessinent une première esquisse du territoire de la colonie française des Somalis ¹. Dans la première moitié du XX^e siècle, cette ébauche se concrétise avec la réalisation des frontières nationales de Djibouti et la détermination de leur tracé contemporain.

4-1 – Frontières négociées

Les frontières, lieu de rencontre entre deux ou plusieurs espaces, sont toujours établies par une forme de négociation, qui peut se dérouler implicitement ou explicitement, du fort au faible ou entre égaux. Les frontières nationales que nous allons étudier maintenant ont été l'objet d'une négociation explicite, dans laquelle les enjeux étaient limités à la définition de la ligne. Elles correspondent à l'extension vers l'intérieur des points côtiers. Ces derniers ne sont jamais remis en question lors des discussions, sauf brièvement le point septentrional en 1935.

La frontière septentrionale (1915-1954)

La frontière entre l'Erythrée et la CFS, déterminée entre Douméra et Dadda'to en 1902 (chapitre 2-1), va être soumise à diverses tensions pour la déplacer vers le sud ou le nord. La première direction ne s'appuie pas sur des considérations endogènes, mais sur le rapport de force européen; la seconde utilisera des réalités locales et pré-coloniales : le sultanat afar de Rehayto; finalement cette frontière n'est jamais modifiée.

Une demande extérieure : «descendre» la frontière

Au cours de la Première Guerre mondiale, l'entrée en guerre de l'Italie est obtenue après la signature, le 26 avril 1915, d'un accord franco-anglo-russo-italien dit «Convention de Londres», publié en février 1917 par les révolutionnaires soviétiques. Ce texte précise, entre autres, les avantages que l'Italie obtiendrait en cas de victoire, et leurs limites. Dans la région qui nous intéresse, l'article 12 «*abandonne l'Arabie et les Lieux Saints des musulmans à une puissance musulmane indépendante*», mettant fin aux prétentions italiennes liées à la guerre italo-turque de 1911. Mais surtout l'article 13 prévoit :

¹ Jusqu'en 1900 environ, la documentation du ministère des Colonies annonce une superficie de 120 000 km² pour le territoire (Augustin (P.) [1974], pp. 28-30).

«Dans le cas d'une extension des territoires coloniaux anglais et français aux dépens de l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne reconnaissent en principe le droit de l'Italie à une compensation dans le sens de l'extension de ses possessions en Érythrée, en Somalie, en Libye, et dans les territoires coloniaux avoisinant les colonies anglaises et françaises».

Au cours des négociations de cet accord, la France demande en vain que Djibouti soit explicitement exclu des compensations envisagées ². Cependant l'imprécision du texte et les réalités politiques font qu'à la fin de la Guerre, si la France et l'Angleterre se partagent les colonies allemandes en Afrique (Togo, Cameroun, Namibie, Tanganyka... et le Rwanda pour les Belges) avec des mandats de la Société des Nations, les Italiens n'obtiennent rien.

Alors que les revendications minimales élaborées par l'Italie en 1917 comprennent Djibouti, Kismayo (alors possession britannique) et le lac Tana (en Ethiopie), lors des réunions de la commission tripartite sur la question en mai 1919, la France et l'Angleterre refusent toute concession dans la Corne en raison de l'accord de 1906 (chapitre 2-2). Entre 1919 et 1922, diverses discussions se déroulent, dans un cadre et avec des problématiques qui ressemblent à celles qui furent débattues entre 1904 et 1906, jusqu'à ce qu'en août 1923, l'Ethiopie demande son admission à la SDN, soutenue par la France. L'Italie puis la Grande-Bretagne s'y résignent, et le 28 septembre 1923, un vote unanime des Etats membres valide son adhésion. Le 15 juillet 1924, la Grande-Bretagne cède à l'Italie la région autour de Kismayo, au sud du fleuve Juba. Elle est annexée par l'Italie lors de l'unification de la Somalie italienne le 30 juin 1926 – sous le nom d'«Outre Juba» (*Oltre Giuba*). De son côté, la France ne cède rien à Djibouti.

Au début de 1934, l'Italie demande à occuper temporairement l'île de Douméra pour y effectuer des travaux hydrauliques. Malgré l'opposition du gouverneur Chapon-Baissac, le gouvernement français donne son accord, se contentant d'envoyer ensuite un navire constater le départ des Italiens ³.

Ce n'est ni la situation locale, ni les besoins sur le terrain, qui font évoluer la situation, mais une nouvelle fois la politique européenne. En mars 1934, Hitler propose une alliance à Mussolini. Pour empêcher la constitution d'un axe italo-germanique, la France est prête à des concessions. En septembre 1934, l'Italie énonce quelques conditions à un accord avec la France, dont une cession territoriale en Somalie, hormis la ville de Djibouti ⁴. En décembre 1934, le gouvernement français demande à ses représentants locaux des renseignements sur la valeur des territoires qui pourraient être cédés au nord de Djibouti. Ils n'apparaissent pas vitaux, même si le gouverneur n'est pas favorable à la cession d'une zone plus ou moins stratégique peuplée de «Danakils» ⁵.

Les premiers affrontements italo-éthiopiens – ils enclenchent le mécanisme qui aboutit à la conquête de l'Ethiopie par les forces italiennes – ont lieu à Walwal le 5 décembre 1934. Peu après, le 7 janvier 1935, les accords franco-italiens dits «Laval-Mussolini» sont signés, avec l'ambition de redéfinir les relations franco-italiennes. En ce qui concerne Djibouti, ces accords prévoient deux concessions françaises. D'abord, hors du texte officiel, la France accepte la vente de 2500 actions du chemin de fer à des intérêts

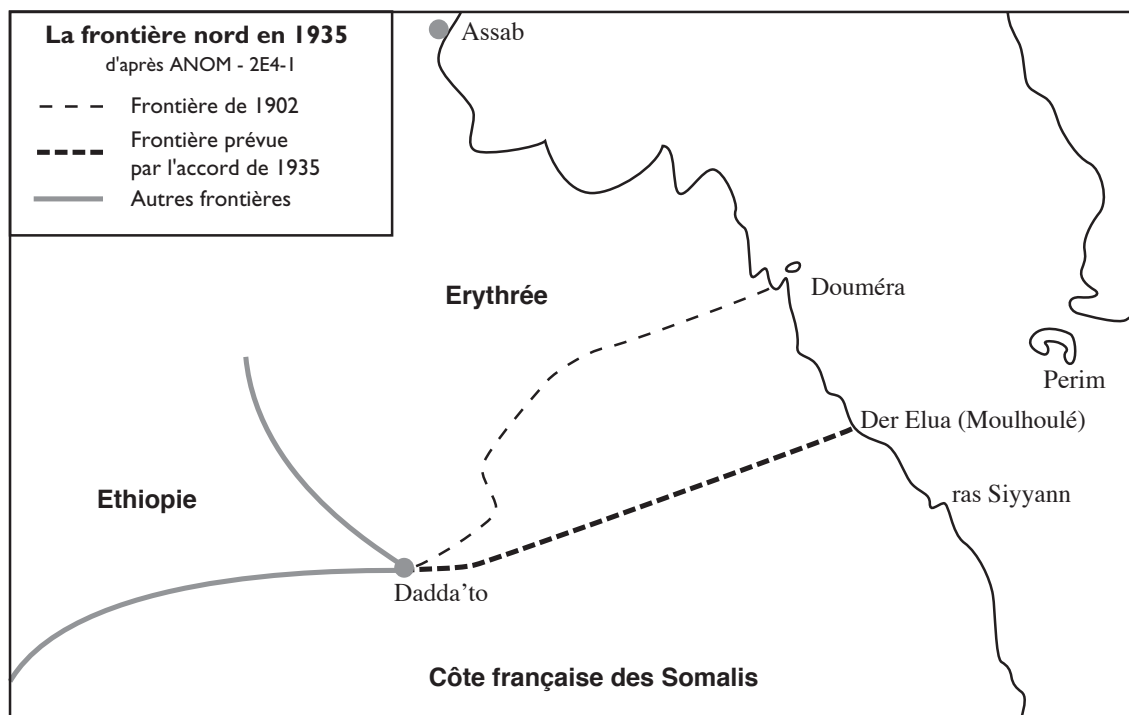
² Sur les revendications italiennes, et les relations diplomatiques autour de l'Ethiopie jusqu'à son entrée à la SDN en 1923, voir Bucciante (Giovanni) [1977].

³ MAE, Affaires politiques, Afrique 1918-1940, CFS n° 3; ANOM, 2E2.

⁴ Bessis (Juliette) [1981]. L'Italie demande aussi des compensations en Tunisie et en Libye.

⁵ ANOM 2E4-1.

italiens. Ensuite la frontière septentrionale de la CFS est fixée par «*de Der Elua sur le détroit de Bab-el-Mandeb une ligne droite rejoignant l'oued Weima immédiatement en aval de Daddato*» (titre III, art. 4). Cela revient à décaler le point frontalier sur le littoral d'une douzaine de kilomètres vers le sud ⁶. La souveraineté italienne sur l'île de Douméra est reconnue (art. 6), en échange de l'engagement de ne pas y installer de fortifications qui pourraient contrôler le détroit de Bab el Mandeb.



Le ministre informe le gouverneur le 14 janvier, se félicitant du résultat obtenu qui assure la pérennité de l'installation française sur le territoire :

«Confidentiel : l'accord écarte donc toute prétention ultérieure sur territoire colonial de la part de l'Italie qui (...) en demandait cession en 1919 en application du pacte de Londres et revendication encore lors de récentes négociations : une partie du territoire, un port de la baie de Tadjourah et, de ce point, le droit de construire un embranchement vers station française chemin de fer franco-éthiopien» ⁷.

Le 16, le ministre précise au gouverneur que la «*clause concernant non-fortification côtes cédées à l'Italie doit demeurer SECRETE*» ⁸.

Pour le gouvernement français, la frontière est alors un outil symbolique permettant une fabrication politique plus large. L'accord reçoit un bon accueil en France ⁹, mais s'il est bien approuvé par le Parlement français par la loi du 26 mars 1935, il n'est pas soumis au Parlement italien, et ne sera finalement pas ratifié. Localement, Marcel Jules de Coppet, gouverneur en poste depuis août 1934 ¹⁰, est

⁶ «Der Eloua» est un point indiqué sur la carte de 1939, à l'emplacement du «poste de Moulhoulé».

⁷ ANOM, 2E4-1, «Traité avec les nations étrangères», télégramme de Rollin au gouverneur, 14/1/1935, aussi dans 2E2, «Frontière mer Rouge Doumeira Cheik Said (1934-1954)».

⁸ ANOM, 2E4-1, «Traité avec les nations étrangères», télégramme de Rollin au gouverneur, 16/1/1935.

⁹ Il règle «*le problème des Accords de Londres (...) par des concessions italiennes et une importante victoire française*», Albert Duchêne, «L'accord colonial franco-italien», in *Revue des Deux Mondes*, 15/2/1935, cité dans Bessis (Juliette) [1981].

¹⁰ Né en 1881, il commence sa carrière coloniale comme administrateur en Guinée en 1917, puis au Tchad, où il devient officiellement gouverneur en 1932 (*Hommes et destins* [1975-1979]). Il ne faut pas le confondre avec l'ambassadeur de France en Éthiopie de 1917 à 1923.

sur la même position et approuve l'accord ¹¹. Soucieux de réorganiser son administration, il propose même en mars au ministère de le concrétiser rapidement :

«Serais désireux supprimer nos postes Doumeirah et Moulélé chargés surveillance côtes mer Rouge dans région cédée Italie qui consentirait sans doute y assurer dès maintenant police. Suppression permettrait renforcer autres postes et créer nouveau poste entre Obock et Tadjourah en un point où contrebande possible» ¹².

Il évoque aussi cette cession avec le consul italien à Djibouti. De façon paradoxale, les positions s'inversent alors. Le gouvernement italien est favorable à un transfert anticipé des territoires cédés ¹³, mais de Coppet se fait tancer par le ministre en juin 1935 ¹⁴ et est rappelé en France ¹⁵.

Concrètement, en décembre 1934 et janvier 1935, une mission de géodésie dirigée par l'enseigne de vaisseau Salmon, parcourt la zone, et fait en février des propositions de réalisation sur le terrain de la future frontière en tenant compte du relief :

«La plaine côtière est une voie de communication facile entre Obock et Raheita, partant une voie d'accès toute ouverte à une invasion venant du Nord, interrompue seulement à hauteur du Ras Si-Ane par les épaulement orientaux du Ribira. C'est donc sur cette dernière ligne, à une quinzaine de kilomètres en deçà de la nouvelle frontière que pourrait s'établir un dispositif de défense dans le cas d'une attaque italienne. (...) La grande île Djeziret Seba (plus de 100 mètres d'altitude) (...) domine Perim et commande la route des paquebots, mieux peut-être que Perim lui-même, et certainement mieux que l'île Doumeira (...).

¹¹ ANOM 2E4-1, télégramme du gouverneur au ministère, 16/1/1935 : «Valeur Somalie Française à peine diminuée par cession sans importance réelle».

¹² ANOM, 2E4, télégramme du gouverneur au ministère, 1/3/1935.

¹³ MAI, ASDGAP (1906-1944), note des Affaires étrangères aux Colonies, 19/5/1935 : «Il Governatore [di Gibuti] desiderebbe venissero occupati dai nostri soldati i due posti francesi che si trovano ancora in detta parte della Somalia (...) Doumeirah e Mulili. (...) Questo R. Ministero (...) non vede difficoltà a che si proceda, eventualmente anche prima dello scambio delle ratifiche (...) alla occupazione del territorio di cui trattasi» [Le gouverneur (de Djibouti) souhaiterait que soient occupés par nos soldats les deux postes français qui se trouvent encore dans la dite partie de la Somalie (...) Douméra et Moulhoulé. (...) Le ministère du Roi ne voit pas de difficultés à ce que soit procédé, éventuellement même avant l'échange des ratifications (...) à l'occupation du territoire en question].

¹⁴ ANOM, 2E4, lettre du ministère des Colonies au gouverneur, 7/6/1935 : «M. le Ministre des Affaires Etrangères vient d'être avisé, par une source sûre, mais secrète, que vous auriez déclaré au nouveau Consul d'Italie à Djibouti que le gouvernement de la République vous avait chargé d'effectuer remises des territoires cédés à l'Italie en vertu des accords de Rome. Vous auriez insisté pour passer le plus tôt possible aux forces italiennes les deux postes français se trouvant dans la région en question afin de pouvoir affecter à la surveillance de la côte d'Obock les contingents devenus disponibles.

Je suppose que M. Sbrana s'est mépris sur le sens de la communication que vous lui auriez faite à ce sujet, car jamais semblables instructions ne vous ont été adressées par mon département. Au surplus (...) la remise des territoires (...) ne peut avoir lieu avant la ratification (...). Le traité n'entrera du reste en vigueur qu'après l'échange des ratifications, et cette procédure se trouve différée jusqu'à la conclusion de la Convention spéciale aux questions tunisiennes.

Vous serez au reste tenu informé, le moment venu, de la date d'entrée en vigueur de cet accord.

En attendant le territoire en question demeure sous notre administration et les postes français qui y ont été créés (...) doivent y être maintenus.

J'appelle tout particulièrement votre attention sur le caractère strictement confidentiel de la présente communication. Vous devrez éviter soigneusement, dans vos conversations avec le Consul d'Italie, toute indication qui pourrait révéler la source de l'information parvenue à la connaissance du Ministère des Affaires Etrangères et dire que les présentes instructions ont été provoquées par le compte rendu que vous m'aviez adressé de votre entretien avec le Consul».

¹⁵ Selon *Hommes et destin* [1975-1979], c'est la mort de Bernard qui cause son rappel, mais elle remonte à janvier. Il est nommé gouverneur de Mauritanie en novembre 1935. Proche des socialistes, il devient gouverneur de l'AOF le 9/8/1936. Nommé à Madagascar en avril 1939, il est révoqué en novembre 1940. Il y retourne pour succéder à Legentilhomme comme haut-commissaire en 1946. Il le demeurera durant l'insurrection de 1947.

Sans préjuger des décisions que pourront prendre les futures missions de délimitation, on peut dire que la ligne de crête du Maghaira et du Ada-Ali (...) constitue la plus naturelle des frontières»¹⁶.

Fin 1937, le géographe Aubert de la Rüe visite la région et constate l'absence de matérialisation de la frontière par les Français au nord :

«Doumeïra, qui par sa position surclasse nettement le promontoire voisin de Gabla, situé sur le continent, est un excellent point d'observation et de surveillance à l'entrée de la mer Rouge. Son intérêt stratégique n'échappait pas à l'Italie, à laquelle la France s'apprêtait à céder cette île à l'occasion des accords de Rome, en 1935. Elle n'en est jamais entrée en possession puisque ceux-ci n'ont pas été ratifiés, et Doumeïra, inutilisée et déserte comme par le passé, appartient toujours à la France». (...)

«Du côté français, on chercherait en vain le moindre petit poste frontière entre Doumeïra et la région de Goum, fort loin d'ici et où les Italiens ont pris pied. Jusqu'à présent, aucune patrouille ne s'aventure jamais dans cette partie de la Somalie comprise entre la vallée de Weïma, les pentes méridionales du Moussa-Ali et Goum. (...) Du côté italien, par contre, la frontière est fort bien gardée. Des postes permanents sont installés de distance en distance depuis la mer Rouge et des ascaris font continuellement des rondes de l'un à l'autre. Une route récente, praticable aux autos, venant d'Assab et allant dans la province du Aoussa, suit d'assez près la frontière en territoire italien»¹⁷.

En 1938, la route Obock-Douméra est refaite, et le poste est de nouveau occupé par des troupes françaises au début de 1939 (au sud du cap). Durant la guerre, les Français délaissent la frontière, abandonnent Dadda'to (où s'installe un poste italien, puis britannique¹⁸) et Douméra¹⁹. La situation de la frontière reste ambiguë.

En 1945, l'administrateur militaire britannique d'Assab, le capitaine Stomer, écrit à «Monsieur l'officier commandant les forces armées, garnison de la CFS, zone de Raheita», en fait le chef de poste d'Obock :

«Il a été porté à ma connaissance qu'une question a été soulevée concernant la précise frontière entre la Côte Française des Somalis et l'Erythrée aux parages de Daddatu et Raheita.

Je me propose de visiter Raheita dans un proche avenir. Pourrions-nous nous voir pour une discussion ? Si Raheita ou une place plus près d'Assab est un endroit convenable de réunion pour vous, veuillez m'aviser où et quand nous pourrions nous rencontrer»²⁰.

Selon le chef de poste, «aucun incident à ma connaissance n'a été signalé à la frontière Daddato Doumeira»²¹. Une rencontre aura lieu à Douméra en juin 1946. Plus à l'ouest, en avril 1946, un détachement britannique occupe Dadda'to, où les Français installent alors un poste de trois hommes. En 1950, une reconnaissance militaire décrit la zone côtière, montrant la réalité matérielle de la frontière et sa valeur :

¹⁶ ANOM, 3G10, «Sultanat de Raheita (1938-1965)», rapport du 12/2/1935 au commandant supérieur des troupes.

¹⁷ Aubert de la Rüe (Edgard) [1939], pp. 81 et 125.

¹⁸ En 1942, une note s'inquiète : «Le secteur ne comporte aucun poste vers l'Ouest. C'est une lacune considérable car nous n'avons ainsi aucune liaison avec les postes de la SNA et nous tournons littéralement le dos aux forces de Daddato qui peuvent arriver à 25 km d'Obock avant que nous soyons informés» (ANOM, 3G7, «Correspondance militaire (1941-1947)», note sans date ni signature. SNA : «Secteur Nomade de l'Arta»).

¹⁹ En 1943, le gouverneur informe le commandant du cercle de Tadjoura : «Afin de maintenir nos droits sur des territoires qui, tout en nous appartenant, ne sont pas actuellement occupés, j'ai l'intention de faire exécuter par le Chef du Poste Administratif d'Obock, environ une fois tous les deux mois, une patrouille dans la région des Iles des Frères et de l'île Doumeirah» (ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Correspondance 1927-1943», lettre du 23/7/1943).

²⁰ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», lettre manuscrite du 15/12/1945, en français.

²¹ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport de décembre 1945.

«Point propice à l'installation d'un poste frontière.

Ras Doumeira est un point intéressant. Dominant largement toute la plaine côtière, Raheita et la rive gauche du Weima. D'un accès facile, possédant une baraque en dur, une piste permettant d'accéder au poste (...). Vue sur le détroit de Bab-el-Mandeb. Terrain d'aviation à proximité. Possibilité de ravitaillement en boutre. Eau à Raheita ou si besoin Bissidrou. (...) Il semble que l'idéal soit un poste à Ras Doumeira relié par une piste frontière à un poste secondaire situé à proximité du puits de Bissidrou.(...)

Dans son ensemble la zone parcourue est perméable aux véhicules et aux blindés»²².

Un argument local : reconstituer le sultanat de Rehayto

Une caractéristique de la frontière septentrionale est de couper le sultanat afar de Rehayto, entraînant la confrontation de deux légitimités : traditionnelle et nationale. En août 1927, le chef de poste de Tadjoura, Azenor, écrit déjà dans un rapport politique :

«On a pu diviser arbitrairement le Sultanat de Raheita sur le papier : les Italiens ont pris le Sultan, les Français ont gardé les sujets du Sultan. Mais pour les Danakils (...) le Sultanat de Raheita n'a cessé d'exister tel qu'il était il y a cent ans»²³.

C'est de ce constat que reviendra périodiquement une revendication de réunification du sultanat sous l'autorité française, à partir de deux ordres d'arguments. Le premier est celui développé ci-dessus : le maintien des frontières d'une entité traditionnelle, voire historique. Le second est la réalisation d'une frontière «naturelle», l'oued Oué'ima, dont la ligne frontière suit le thalweg entre Dadda'to et Bissidiro. A l'est, entre ce point et Douméra, sur vingt kilomètres, la frontière est une ligne droite, au sud de l'oued. Cet argumentaire voudrait que la frontière suive l'oued jusqu'à son embouchure, de façon à inclure le village de Rehayto dans la CFS. Le mélange de ces arguments revient à dire que le Oué'ima serait la frontière «naturelle» du sultanat, alors qu'il est généralement admis que le pouvoir du sultan s'étend traditionnellement jusqu'à Assab.

Fin juillet 1934, le sultan de Rehayto, Hámad Húmmad («Houmed Ahmed», de la branche Dinitté)²⁴, en conflit avec les Italiens, fuit Rehayto et s'installe («se réfugie») en CFS²⁵. Il est alors formellement déposé par les autorités italiennes qui soutiennent son remplacement par son successeur légitime, le vizir 'Abdó «Kaddaá» Mahámmad («Abdou Mohamed», de la branche Burhantó). Hámad Húmmad continue

²² SHAT, 7H15/2, rapport du lieutenant Jerutti, début 1951.

²³ ANOM, 1E3-4, «Rapports 1927-1943», note de renseignements politiques, sans date, arrivée le 13/8/1927.

²⁴ Nous reprenons ici encore la graphie des noms propres proposée par Morin (Didier) [2004]. Les noms entre parenthèses sont ceux des archives. Une généalogie des sultans de Rehayto se trouve dans Morin (Didier) [2004], p. 233. Une autre réalisée par Muller en 1947, se trouve dans le «Dossier personnel du sultan de Raheita» (ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950»).

²⁵ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport de 5/1937.

Dans son rapport annuel (ANOM, Affaires politiques 2666/5), le gouverneur explique : «Ahmed Houmed qui, depuis plusieurs années déjà, exerçait à Raheita (...) les fonctions de sultan, débarquait à Obock et déclara (...) qu'il quittait volontairement le service de nos voisins pour se mettre au nôtre. (...) A-t-il mécontenté les autorités locales ou est-il parti seulement parce qu'il ne pouvait s'entendre avec elles ? C'est ce que nous n'avons pu savoir au juste; mais comme Ahmed Houmed est issu d'une famille dévouée aux intérêts français (...) j'ai donné l'ordre qu'on lui fasse bon accueil, sans cesser pour cela de le surveiller de près».

ANOM, 3G3, «Correspondance (1923-1955)», lettre du chef du PA d'Obock : «l'ex-sultan de Raheita (Erythrée) a été destitué par les autorités Italiennes, et sollicite la faveur de se réfugier à Obock». Une lettre du 4/1/1935 précise que le sultan est arrivé à Obock le 30/7/1934.

cependant à exercer son autorité en territoire français, y compris par la levée d'impôts coutumiers ²⁶. En juillet 1941, il est maintenu en résidence forcée à Obock ²⁷ dont il s'échappe en décembre 1942 ²⁸, et meurt probablement en CFS en 1943 ²⁹. Malgré la fin de sa bicéphalie, le sultanat reste coupé en deux par la frontière ³⁰ : les autorités françaises continuent d'interdire au sultan Abdó et au vizir Dawud Mahámmad («Daoud Mohamed», de la branche Dinitté), de se rendre en CFS et d'y exercer leur autorité ³¹.

Après la Seconde Guerre mondiale, les autorités françaises entreprennent un rapprochement avec les autorités traditionnelles dans l'espoir de reconstituer l'unité du sultanat. Cela passe, en 1946, par la reconnaissance du sultan 'Abdó :

«Abdou Amed Bourhanto et Daoud Mohamed, respectivement Sultan et Vizir de Rahaito percevront à compter du 1^{er} novembre 1946 une gratification mensuelle. De ce fait même ils reconnaissent notre autorité. (...) La reconnaissance du Sultan et du Vizir de Rahaito doit constituer pour nous un moyen d'exercer une influence plus profonde et plus complète sur toutes les tribus danakils de la région Assab, Moussa Ali, Obock, et non une gêne dans notre commandement» ³².

En effet, le 12 octobre 1946, la décision 1228 alloue une allocation mensuelle de 4500 francs au sultan; 2000 francs par mois sont accordés à son vizir Dawud Mahámmad, à propos duquel le commandant du cercle de Tadjoura écrivait, en novembre 1945 :

«Individu à surveiller, qui, à mon avis, est à la solde des Britanniques. Il a perdu le Sultanat de Raheita et essaye d'obtenir celui du territoire situé entre le ras Douméra et le ras Ali» ³³.

Mais si elle reconnaît une autorité coutumière, l'administration veille à ne pas laisser se recréer une souveraineté, comme l'écrit toujours le capitaine Muller, chef des Affaires politiques en 1948 : *«nous avons eu de grosses difficultés pour abolir l'impôt des Sultans et Okals et nous ne voulons à aucun prix le rétablir»* ³⁴.

Le vizir Dawud reste interdit d'accès à la CFS jusqu'au début des années 1950. Lorsque le sultan 'Abdó meurt le 12 janvier 1950 ³⁵, les Français envisagent d'intervenir sur la succession, et prennent contact avec les autorités britanniques, qui administrent toujours l'Erythrée, pour une éventuelle action

²⁶ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950», copie d'une «Note sur les sultanats indigènes en CFS», sans date par le chef des Affaires politiques.

²⁷ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport 7/1941, évoque *«l'ancien sultan Houmed Ahmed Dini qui se trouve pratiquement en résidence forcée à Obock depuis le 10 juillet»*.

²⁸ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport 12/1942 : *«Départ clandestin du sultan de Raheita»*.

²⁹ Sa mort n'est pas signalée dans les rapports.

³⁰ Selon Morin (Didier) [2004], p. 234 : *«pour l'administration française, [il est] le "sultan d'Obock" et non de Raheytó»*, mais nous n'avons pas trouvé cette expression dans les archives consultées.

³¹ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport 5/1943 : le sultan est refoulé vers Rehayto le 3/5/1943. Rapport 4/1944 : le sultan arrivé à Obock, est renvoyé à Rehayto le 30/4.

³² ANOM, 3G10, «Sultanat de Raheita (1938-1965)», note du chef du bureau des Affaires politiques (Muller), 11/10/1946.

³³ ANOM, 3G10, «Sultanat de Raheita (1938-1965)», lettre du commandant du cercle de Tadjoura (capitaine Crouan) au gouverneur, 23/11/1945.

³⁴ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950», fiche au sujet du sultan de Raheita, 23/12/1948.

³⁵ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950», lettre du gouverneur au ministère FOM, 19/4/1950.

concertée ³⁶. Mais une rencontre à Assab, le 8 mai, montre que «l'administration anglaise ne voit aucun inconvénient à laisser jouer la coutume», même si elle estime que Rehayto «reviendra certainement à la France» ³⁷. Dawud devient sultan en mai 1951 ³⁸; il le reste jusqu'à sa mort en 1984.

Durant la même période, après la Seconde Guerre mondiale, se pose la question du devenir des colonies italiennes (Somalie, Erythrée et Libye) ³⁹. En ce qui concerne l'Erythrée, l'ONU qui a pris le dossier en charge, décide de prendre en compte l'avis des autochtones. Pour ce faire, des commissions sont envoyées sur le terrain, et interrogent les notables, dont des proches du sultan de Rehayto. Une première mission passe en 1947, à laquelle des représentants du sultan déclarent souhaiter leur rattachement à la Côte française des Somalis. A la suite d'une nouvelle rencontre organisée à Assab le 24 mars 1950 à laquelle participe le vizir Dawud (le sultan est décédé en janvier), les Affaires étrangères signalent à la FOM :

«Les Erythréens du Vizir de Raheita, dont l'autorité s'étend de part et d'autre de l'oued Weima et jusqu'à Obock sur notre territoire, auraient déclaré se considérer comme Français et réclamer le rattachement à la Côte française des Somalis de la totalité du Sultanat» ⁴⁰.

Cette prise de position du vizir, que confirme l'administration locale, entraîne une modification de la position des autorités françaises en sa faveur :

«Après sa prise de position très nette en notre faveur devant la commission de l'ONU lors de son récent passage à Assab, il conviendrait de rapporter la mesure prise à l'encontre du vizir Daoud et de l'autoriser à rentrer à nouveau dans le Cercle comme il en fait fréquemment la demande» ⁴¹.

Cependant l'intervention du vizir ne figure pas dans le rapport de la commission. En juin, le ministère de la FOM reprend les arguments d'une lettre du mois d'avril du gouverneur Numa Sadoul ⁴², en poste depuis mars :

«Le rattachement de Raheita à la Côte française des Somalis aurait l'avantage de faciliter l'Administration des quelques 6000 nomades Danakils "sujets" du Sultan de Raheita et de délimiter nettement la frontière.

La conjoncture présente serait donc favorable dans l'éventualité où le gouvernement français estimerait possible d'entamer des négociations dans le sens d'un rattachement de l'enclave de Raheita à la Côte française des Somalis» ⁴³.

En septembre 1950, Numa Sadoul, propose une analyse et une méthode concernant la partie Nord du sultanat : la dissocier de l'Erythrée.

³⁶ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950», lettre du gouverneur au ministère FOM, 22/5/1950 : «A l'occasion du décès du Sultan de Raheita, j'ai chargé le Commandant de Cercle de Tadjoura de prendre contact avec le Major Seton afin de connaître le point de vue de nos voisins relativement à l'élection du nouveau sultan».

³⁷ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950», lettre du commandant du cercle de Tadjoura (lieutenant Albospeyre) au gouverneur, 10/5/1950.

³⁸ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels et trimestriels - 1946-1952», rapport du 2e trimestre 1951, 6/7/1951.

³⁹ Pour une étude générale de la question, voir Rossi (Gianluigi), *L'Africa italiana verso l'indipendenza (1941-1949)*, Giuffrè, Milano, 1980.

⁴⁰ ANOM, Affaires politiques 3692, «Mission d'abornement 1950», lettre du 30/3/1950.

⁴¹ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels et trimestriels - 1946-1952», rapport 3/1950, 4/4/1950.

⁴² Né en 1906. Arrivé en CFS en mars 1950, il y reste jusqu'en avril 1954, c'est-à-dire toute la fin de la réalisation frontalière.

⁴³ ANOM, Affaires politiques 3692, «Mission d'abornement 1950», lettre de la FOM au MAE, 19/6/1950.

« Cette enclave suivra vraisemblablement le sort de l'Erythrée si aucune décision spéciale n'intervient. (...) Il me paraît souhaitable d'une part que la question de Raheita soit soulevée et traitée en dehors de la question érythréenne; d'autre part que notre politique dans ce secteur de la mer Rouge soit en faveur du statu quo en Erythrée avec participation des Italiens à l'administration du pays. En outre, je crois devoir signaler, compte tenu du développement, assez inquiétant pour Djibouti, du port d'Assab et de l'attitude que paraît développer l'Ethiopie dans cette affaire, qu'il n'est pas de l'intérêt, tout au moins de la Côte française des Somalis, de voir notre grand voisin s'installer définitivement en Erythrée »⁴⁴.

En décembre, le gouverneur signale que le vizir est réfugié en territoire français et demande son rattachement à la France. En janvier 1951, le ministère de la France d'Outre-Mer tente alors une nouvelle démarche auprès des Affaires étrangères :

« Peut-être serait-il possible de saisir cette occasion pour reconsidérer notre position à l'égard d'une éventuelle rectification de frontière entre la Côte française des Somalis et l'Erythrée dans le but de faire attribuer à la France tout ou partie du territoire érythréen sur lequel s'exerce l'autorité du sultan de Raheita »⁴⁵.

Ces tentatives n'aboutissent pas. En mai 1953, l'administration coloniale tente une dernière fois de remettre en cause la frontière de 1901, en utilisant les termes de l'accord franco-éthiopien de 1897. Le gouverneur Sadoul informe le ministère de ce que le « colonel à la retraite » Chedeville a identifié le point « Ettagua » cité dans la convention franco-éthiopienne et indiqué sur la carte Chaurand : il le situe au nord de Dadda'to⁴⁶. A la fin de 1954, lors de la phase finale de la délimitation frontalière entre la CFS et l'Ethiopie, le négociateur français, le capitaine Prax, tente encore de repousser vers le nord la frontière septentrionale, en reprenant le mélange des deux argumentaires frontaliers :

« Le problème consiste à savoir si le triangle limité au nord-est par le cours de l'oued Weima, à l'est par la mer et au sud par la ligne droite joignant Bissidirou au ras Doumeira doit être réclamé ou non. Ce triangle renferme Raheita, siège d'un petit sultanat dont la suzeraineté s'étendait autrefois au sud de la ligne Bissidirou - ras Doumeira »⁴⁷.

Mais, militaire et issu de l'ancienne tradition, Prax n'est vraiment plus dans la ligne. Le gouverneur depuis août 1954 et successeur de Sadoul, Petitbon, le confirme en transmettant sa demande au ministère :

Monsieur l'Ambassadeur de France à Addis Abeba et mon prédécesseur ont toujours fermement soutenu qu'en compensation de notre abandon d'Afambo, l'oued Weima devait servir de frontière. (...)

Ma position est la suivante : les Ethiopiens viennent d'installer une section d'infanterie à Raheita. (...) Par ailleurs, le sultan de Raheita leur semble actuellement favorable.

En conséquence, la situation ayant sur ce point évolué à notre désavantage (...) j'estime qu'il serait inutile de soulever un incident pour une portion de territoire dont l'intérêt est insignifiant »⁴⁸.

En effet, la demande de Prax ne peut aboutir. Elle est juridiquement très faible, la France ayant reconnu une autre frontière dans un accord international postérieur à celui de 1897, et politiquement intenable car elle ne correspond plus aux réalités internationales⁴⁹. Le 21 novembre 1949, l'Assemblée générale des Nations Unies adopte les modalités du devenir des colonies italiennes, dont le principe d'une Fédération

⁴⁴ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, « Sultanats Danakils 1935-1950 », lettre du gouverneur au ministère FOM, 9/9/1950.

⁴⁵ ANOM, Affaires politiques, supplément non coté, Ethiopie-1, lettre du 26/1/1951.

⁴⁶ ANOM, Affaires politiques 3994/1, « 1953 », lettre du 29/5/1953.

⁴⁷ ANOM, 3C19, lettre de Prax citée dans un courrier du gouverneur au ministère FOM, 17/12/1954.

⁴⁸ ANOM, 3C19, « Rapport Prax, 1955 », lettre du gouverneur au ministère FOM, 17/12/1954.

⁴⁹ Les Ethiopiens occupent Rehayto à la fin de 1954.

entre l’Éthiopie et l’Érythrée ⁵⁰ qu’une commission est chargée de mettre en place ⁵¹. Il ne s’agit plus d’un «partage des dépouilles» et des territoires sur le modèle des accords Sykes-Picot de 1916 ⁵² ou des mandats de la SDN, mais d’une modification frontalière entre des puissances ayant le même statut juridique.

Cette division recoupe aussi la division entre administrateurs militaires et civils. Les premiers sont pratiquement seuls en poste dans l’intérieur du territoire de la CFS jusque dans les années 1950. Ils ont une vision plus territoriale et coloniale, sont plus attachés à l’expansion qu’à l’administration, qui n’est envisagée que comme un outil du contrôle des populations. Les seconds sont formés à la gestion et non à la conquête. Numa Sadoul a été le dernier gouverneur à défendre une politique de développement colonial. En 1985, il se rappelait que les militaires étaient «à nos ordres», mais qu’il avait été décidé de les remplacer par des civils venus d’Indochine, ce qu’il regrettait ⁵³.

Le gouverneur Petitbon transmet la demande de Prax au ministère en précisant qu’il «*estime qu’il serait inutile de soulever un incident pour une portion de territoire dont l’intérêt est insignifiant*». Le ministère de la FOM confirme au gouverneur Petitbon qu’il a bien intégré les nouvelles réalités : «*Il ne saurait (...) être question de remettre en cause les Protocoles de 1900-1901. La frontière définitive est celle qui a été délimitée à cette date*» ⁵⁴. En conséquence Prax annonce le 20 janvier 1955 qu’il va arrêter sa mission de délimitation à Dadda’to, et les travaux sont achevés le 26 février 1955 (voir *infra*).

Avec l’évolution de la situation et son positionnement pro-français, Dawud, devenu sultan, obtient des marges de manœuvres qui lui permettent de jouer sur la frontière. Lorsqu’après la réalisation de la Fédération érythro-éthiopienne en septembre 1952, les autorités érythréennes entrent en conflit avec lui en tentant de l’assujettir à l’impôt, il se réfugie en CFS au début de 1953 ⁵⁵. Il repart ensuite en Érythrée où il est emprisonné brièvement, avant de s’installer en CFS en septembre 1953, puis de retourner en Érythrée en avril 1954 ⁵⁶. Le sultanat continue donc à exister à cheval sur la frontière et Dawud l’utilise pour entretenir des relations avec les autorités des deux pays et jouer de leur rivalité, à son bénéfice propre. Il est rémunéré par l’administration française, et sans doute également par l’érythréenne ⁵⁷, et essaie de maintenir son autorité sur les populations nomades, sur lesquelles il opère des prélèvements en nature et en espèce. Ainsi, fin 1953, le sultan organise une expédition en Érythrée contre des nomades qui refusent de lui payer tribu; il en ramène trois bœufs ⁵⁸.

⁵⁰ Le texte prévoit que le «*territoire continental et insulaire de l’Érythrée est celui de l’ancienne colonie italienne*».

⁵¹ Rossi (Gianluigi) [1980]. La Fédération sera réalisée le 1^{er} janvier 1952.

⁵² Qui organisent le partage de l’Empire ottoman.

⁵³ Entretien avec Numa Sadoul, Cagnes-sur-Mer, printemps 1985.

⁵⁴ ANOM, 3C19, «Rapport Prax, 1955», lettre sans date, du ministère au gouverneur. Un autre argument est invoqué : l’ONU en fédérant l’Érythrée à l’Éthiopie, a précisé que le «*territoire continental et insulaire de l’Érythrée est celui de l’ancienne colonie italienne*».

⁵⁵ ANOM, 1E6/4-7, «Rapports trimestriels 1953-1957», rapports du 4^e trimestre 1952 et du 1^{er} trimestre 1953, ANOM 3E7, «Renseignements 1953», rapport de janvier 1953. Cela n’est pas mentionné dans les rapports, mais en fait le sultan ne suit-il pas alors la transhumance des troupeaux ?

⁵⁶ ANOM, 1E6/4-7, «Rapports trimestriels 1953-1957», rapports du 3^e trimestre 1953 et du 2^e trimestre 1954.

⁵⁷ En 1951, il touche sans doute une allocation des autorités britanniques (ANOM 3G10, «Sultanat de Raheita (1938-1965)», lettre du chef du PA d’Obock au commandant de cercle de Tadjoura, 16/5/1951.

⁵⁸ ANOM, 1E6/4-7, rapport du 4^e trimestre 1953, 22/1/1954.

Durant les années 1950-1960 au moins, devenu de nationalité éthiopienne, le sultan Dawud continue à intervenir politiquement dans les deux pays, jouant sur la frontière. En 1952, il essaie de réconcilier les deux tendances afars, dont l'une est soutenue par Tadjoura et l'autre par l'Awsa ⁵⁹. Les archives sont moins riches sur les années suivantes, mais elles laissent penser que cette bascule entre les deux pays continue ⁶⁰. Cependant en 1965, alors qu'il est toujours rémunéré par l'administration française, il entre en lutte au côté d'Ahmed Dini (originaire d'Obock) contre Ali Aref (lié à Tadjoura). En conséquence, le gouverneur explique à Max Albospeyre :

«Par votre rapport (...) vous m'avez (...) proposé la rupture définitive avec le Sultanat et précisé que l'éviction définitive de la chefferie adael n'engendrerait aucun trouble grave. (...) Je suis partisan de témoigner quelques ménagements à la chefferie de Raheita. En ce qui concerne la personne du Sultan l'accès de la Côte Française des Somalis lui reste interdit, ses fonctions, ses privilèges et sa solde sont suspendus, cette mesure devant être présentée comme définitive. (...)

L'épouse et les enfants du Sultan résident [sic] habituellement à Obock peuvent être admis à y rester s'ils le désirent à condition de ne créer aucune difficulté. Pour ce qui est du Vizir, il y a lieu de suspendre sa solde de facto et de laisser entendre que s'il se présente dans quelques semaines il pourra être reçu et admis à expliquer quelle a été et quelle sera sa position» ⁶¹.

Malgré toutes ces agitations, la frontière méridionale reste donc finalement inchangée, avec le tracé défini en 1901-1902 entre Douméra et Dadda'to. Mais si elle est définie d'une façon géométrique et peu ambiguë (la ligne droite entre Dadda'to et Douméra), elle n'est jamais marquée sur le sol par un abornement ⁶², laissant des marges d'interprétation, en particulier à Douméra. Après l'indépendance de l'Erythrée en 1993, cette dernière aurait revendiqué une frontière avec Djibouti qui reprenne celle des accords de 1935 ⁶³.

La frontière nord de Djibouti est une frontière résistante, délimitée entre deux Etats coloniaux qui ont les mêmes statuts et pratiques, dans un processus contradictoire. Même si elle coupe en deux un territoire «traditionnel» et que ses extrémités correspondent à des voies de communication, elle permet aux deux espaces d'être définis et de communiquer. Elle résiste aux évolutions statutaires des territoires qu'elle sépare et unit en même temps.

En mai 2008, un incident a opposé les armées djiboutiennes et érythréennes autour de cette frontière. Les autorités de Djibouti accusent celles d'Asmara d'avoir réalisé des travaux de terrassement en territoire djiboutien, sans que l'on sache exactement à quel endroit. Des combats se déroulent les 11 et 12 juin, faisant officiellement une vingtaine de morts djiboutiens. Malgré un soutien logistique français, l'armée djiboutienne ne parvient pas à faire reculer les Erythréens ⁶⁴. En l'absence de précisions, il est difficile, sur

⁵⁹ ANOM, 3E7, «Renseignements 1952».

⁶⁰ En 1955, le sultan en conflit avec les Ethiopiens est en CFS. Début 1956, il est dans le nord de la CFS, tentant d'obtenir un tribut des nomades. Il est en Erythrée en 1957.

⁶¹ ANOM, 3G10, «Sultanat de Raheita (1938-1965)», lettre du 17/5/1965.

⁶² Dans son rapport d'avril 1955, le capitaine Prax, chef de la mission française à la commission de délimitation franco-éthiopienne constate que «les problèmes posés par l'abornement de la frontière entre Bissidirou et la mer restent en suspens», p. 3 (ANOM 3C19).

⁶³ Selon Labrousse (Henri) [2004].

⁶⁴ «Un différent territorial menace de tourner au conflit armé entre Djibouti et l'Erythrée», Jean-Pierre Turquoi, *Le*

le vif, de comprendre les enjeux de cet incident. Pour le moment, en tout cas, aucun des protagonistes ne remet en cause la frontière, seulement l'interprétation de son tracé sur le terrain.

La frontière sud et le point de trijonction (1933-1934)

A partir de 1931, une commission mixte anglo-éthiopienne délimite sur le terrain la frontière entre le Somaliland et l'Éthiopie. Commencé à l'est du Somaliland, le travail s'approche de la frontière de la Côte française des Somalis en 1932. Le gouvernement britannique demande alors aux Français de rejoindre la commission pour définir la frontière entre les Somalies françaises et anglaises et fixer le point de trijonction entre les trois territoires (Somaliland, CFS et Éthiopie). Les Anglais proposent deux accords frontaliers différents : l'un pour fixer le point de trijonction, c'est-à-dire le lieu où se rejoignent les frontières française, anglaise et éthiopienne; l'autre, ensuite, pour marquer sur le terrain la frontière franco-britannique.

En août 1932, le gouvernement français envoie des instructions en ce sens au gouverneur pour qu'il organise le travail. Pierre Alemant est nommé commissaire, assisté du géomètre Michel Prétceille. Commencées en mars 1933, avec une première réunion à Djalelo, les négociations se terminent en avril 1934, après 27 réunions. La difficulté vient de la fixation du point de trijonction, qui donne à la fois la direction et l'aboutissement de la frontière anglo-française. Trois textes sont pris en compte par les négociateurs :

- l'échange de notes franco-anglais des 2 et 9 février 1888 (voir chapitre 1-2), qui définit la frontière entre les deux colonies *«par une ligne droite partant d'un point de la côte situé en face des puits d'Hadou, et dirigée sur Abassouën en passant à travers les dits puits»* (art. 1^{er});
- la convention franco-éthiopienne sur les frontières du 20 mars 1897, dite Lagarde-Menelik, qui parle d'*«une ligne partant de la frontière franco-anglaise à Djalelo, passant à Rahalé»*;
- l'échange de notes anglo-éthiopien du 4 juin 1897 ⁶⁵ entre Rennel Rodd et ras Mekonen à Harar qui reprend à peu près le texte de 1888 ⁶⁶.

La situation des «puits d'Hadou» n'est pas discutée, les deux parties conviennent qu'il s'agit de Loyada. Le point exact est aisément fixé sur le terrain, par la pose d'une borne le 24 octobre 1933 (voir *infra*, p. 238).

En ce qui concerne le point de trijonction, et donc le point méridional de la frontière franco-britannique, Allemant explique dès janvier 1933 ⁶⁷ la situation à partir des cartes dont il dispose, à savoir la carte Chaurand et la carte française de 1908/1922 au 1/500 000e qui en est inspirée. Si le point de trijonction

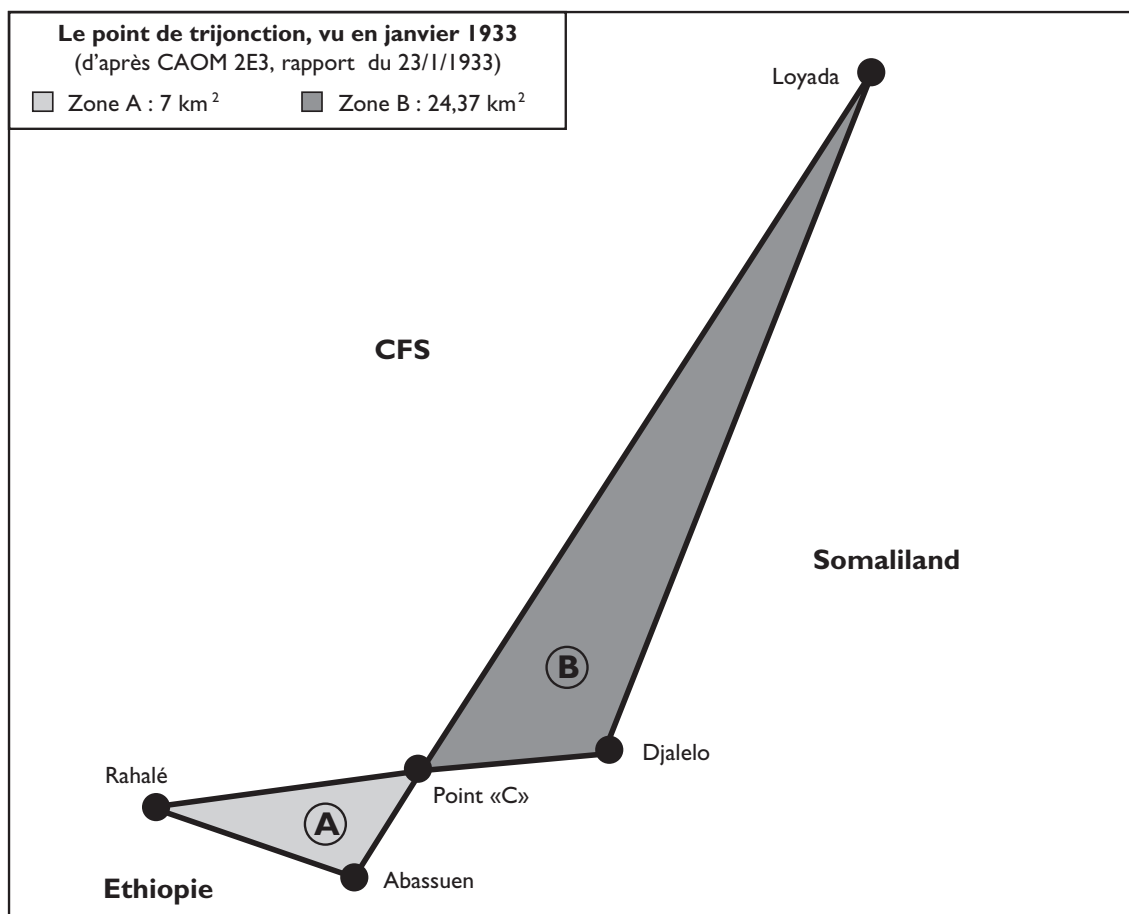
Monde, 13/5/2008. «La France renforce son aide militaire au gouvernement de Djibouti», *Le Monde*, 15-16/6/2008. «On ne laissera pas l'Érythrée occuper une partie de notre territoire», entretien avec Ismaël Omar Guelleh par Jean-Pierre Turquoi, *Le Monde*, 27/6/2008. «Doumeira nous appartient !», entretien avec Mahmoud Ali Youssouf, ministre djiboutien des Affaires étrangères, *La Nation*, <<http://www.lanation.dj/news/2008/ln49/national4.htm>>.

⁶⁵ Réalisé en application de l'article 2 du traité anglo-éthiopien du 14 mai 1897.

⁶⁶ La «frontière du Protectorat britannique sur la Côte des Somalis [est] la ligne qui, partant de la mer à l'endroit fixé par l'accord entre la Grande-Bretagne et la France en février 1888, vis-à-vis les puits d'Hadou, suit la route des caravanes, tracée dans cet accord, qui passe par Abbassouen, jusqu'à la colline de Somadou».

⁶⁷ ANOM, 2E3, rapport d'Alemant, 23/1/1933.

était fixé à Djalelo, la France bénéficierait d'un avantage aux dépens de la Grande-Bretagne : si le point était fixé à Abassuen, c'est l'Éthiopie qui ferait une concession, comme le montre le schéma suivant.



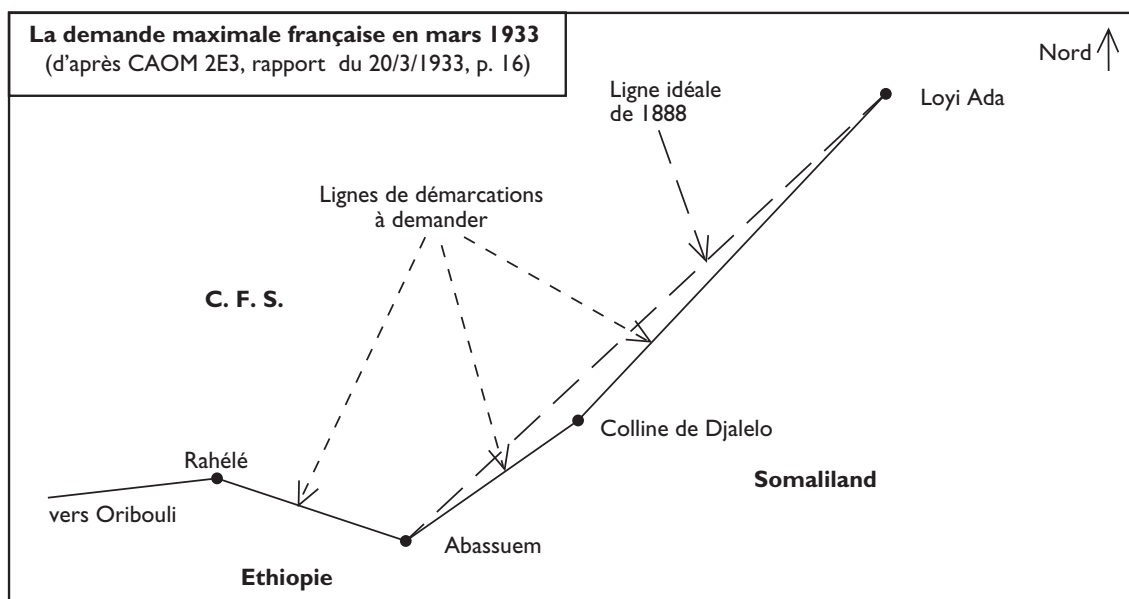
Une troisième possibilité est de fixer la trijonction à l'intersection des lignes nord-sud (frontière franco-britannique) et est-ouest (frontière franco-éthiopienne) : le point «C» indiqué sur le schéma. Cette solution, avancée par un commissaire anglais dès la première réunion informelle du 14 mars ⁶⁸, sans retirer de territoire à la France lui ferait perdre un bénéfice territorial possible au détriment de l'une ou l'autre des parties. La situation théorique de négociation est donc que soit deux parties n'abandonnent pas de territoire et la troisième n'en gagne pas, soit une partie obtient un avantage territorial – en termes de superficie – au détriment d'une seule des autres. L'accord de toutes les parties étant nécessaire à la conclusion, en théorie la solution devrait être un partage des avantages. Mais en fait les intérêts des uns et des autres ne sont pas les mêmes.

Les commissaires britanniques terminent une mission de deux ans, et semblent prêts à de légères concessions pour achever leur tâche. Les Français sont à la recherche d'un bénéfice territorial, et les Éthiopiens n'ont aucun intérêt à abandonner une part quelconque de territoire.

À la suite de la première réunion du 14 mars 1934, où les délégations françaises et éthiopiennes se déclarent non mandatées pour négocier, le représentant français élabore une demande maximale, qui suppose une concession anglaise à Djalelo et éthiopienne pour Abassuen où serait fixé le point de

⁶⁸ ANOM, 2E3, rapport d'Alemant, 20/3/1933.

trijonction ⁶⁹. Il s'agit en fait du gain maximum possible pour la France. Cette proposition s'appuie sur l'accord «informel» des Britanniques d'accepter le passage de la frontière par la colline de Djalelo.



Les négociations réelles se déroulent en deux phases successives. La première est l'identification sur le terrain des lieux correspondants aux toponymes indiqués dans les textes ⁷⁰. Ensuite se déroule la négociation proprement dite : recherche d'un accord politique entre les trois parties, qui mobiliseront des argumentaires variés. Un principe est accepté dès le départ :

«Les sections britanniques et éthiopiennes sont convenues depuis le commencement de leurs opérations de désigner comme repère de la frontière les points les plus remarquables : sommets - rochers - confluent, etc...» ⁷¹.

Les toponymes se révèlent polysémiques. Djalelo est à la fois un oued, une colline et une région. En mars 1934, les Anglais acceptent, de façon informelle, de considérer que la frontière passe par la colline de Djalelo, considérant que «le sommet de Djalélo n'est pas très éloigné de la ligne théorique et le territoire que nous vous laissons est insignifiant» ⁷².

Il faut attendre le 20 octobre 1933, pour que Français et Anglais se retrouvent à Loyada et fixent précisément le point frontière le long de la côte, en référence à «un palmier isolé [qui] avait été proposé par M. Lagarde (...) dans sa lettre en date du 20 novembre 1890». Les missions se mettent d'accord le 23 octobre sur l'identification dudit «palmier frontière» dont «il ne subsiste (...) qu'un tronçon de souche presque à ras de terre» ⁷³.

⁶⁹ Ibid.

⁷⁰ Si Djalelo est bien indiqué sur les cartes françaises de 1939 et 1947, Abassuem ne l'est pas, pas plus que sur la carte éthiopienne de 1977 qui laisse étrangement cette zone en blanc. On ne trouve ce point que sur la carte Chaurand, qui mentionne également «Djalelo». La carte française au 1/500 000^e indique «Abassuem» comme limite méridionale de la frontière anglo-française, mais pas Djalelo.

⁷¹ ANOM, 2E3, rapport d'Alemant, 20/3/1933, p. 12.

⁷² op. cit., p. 13.

⁷³ ANOM, 2E4, PV du 25/10/1933, avec le plan précis permettant de situer la borne, par rapport au dit palmier, à 213,50 mètres du poste frontière français. Le poste britannique se trouve à six kilomètres. La borne est posée le 24/10.

Le 2 novembre 1933, les trois missions dûment mandatées se retrouvent pour leur première réunion officielle «*au pied de la colline de Djallelo*»⁷⁴ pour déterminer le point de trijonction. Du côté français, l'ingénieur Jacques Roussan, chef du service des Travaux publics de la CFS, a remplacé Alemant, et Prétceille est toujours géomètre. La mission britannique est dirigée par le lieutenant colonel Clifford, assisté du major Godfrey-Fausset, et l'éthiopienne se compose du «Badjirond» Tassama Banti assisté d'un ingénieur allemand, Emil Beitz. La langue de la commission est le français.

Le 3 novembre, Français et Ethiopiens se mettent d'accord pour placer le point de Djalelo au «*point trigonométrique X34 sur le sommet de la colline de même nom*»⁷⁵, ce que les Anglais acceptent le 4 «*sous la réserve que ce soit seulement comme point géographique*»⁷⁶. A partir du 14 novembre, les réunions se déroulent à Abassuen sur la position duquel Français et Anglais s'accordent, et que les Ethiopiens acceptent le 16 novembre comme «*point géographique*»⁷⁷.

La définition précise des trois points permet alors de calculer que Djalelo est situé à 2 489,50 mètres de la ligne droite Loyada-Abassuen⁷⁸, à l'intérieur du Somaliland. A partir de ce constat, le 18 novembre, au cours de la septième réunion de la Commission, les Français déclarent que le point de trijonction ne peut être que Djalelo ou Abassuen, les Anglais qu'il doit se situer sur la ligne Loyada-Abassuen («*Les opérations techniques ayant prouvé que Djallelo se trouve à une distance considérable du côté britannique de la dite ligne (...) il est évident que le point de trijonction ne peut pas être à Djallelo*»⁷⁹), et les Ethiopiens le situent à Djalelo, soutenant alors les Français.

Par rapport à la position initiale, les commissaires britanniques estiment alors trop importante la perte territoriale qu'implique leur première concession. Les autres missions restent sur leurs positions. Le 20 novembre, à la huitième réunion, les Ethiopiens changent de position et proposent le «point C» de croisement des lignes Loyada-Abassuen et Rahale-Djalelo, mais pour pouvoir être évaluée cette solution suppose que les parties françaises et éthiopiennes fixent le point «Rahale»⁸⁰. Cette proposition assure à l'Ethiopie de ne pas perdre de territoire, mettant la discussion entre les seules parties françaises et anglaises. A ce stade, les réunions sont ajournées sur un problème de procédure : les Français, sur la défensive, estiment n'être mandaté que pour choisir entre Djallelo et Abassuen et non discuter un autre point.

A la reprise des négociations, le 27 décembre, la partie britannique revient à sa position d'ouverture et propose un point de trijonction : «Y47», une petite colline située à environ 350 mètres à l'est de la ligne

⁷⁴ ANOM, 2E4, PV de la 1^{re} réunion de la «Commission britannico-franco-éthiopienne pour la fixation du point de trijonction des frontières».

⁷⁵ ANOM, 2E4, PV de la 2^e réunion, 3/11/1933.

⁷⁶ ANOM, 2E4, PV de la 3^e réunion, 4/11/1933.

⁷⁷ ANOM, 2E4, PV de la 6^e réunion, 16/11/1933.

⁷⁸ ANOM, 2E4, PV de la 12^e réunion, 2/12/1933, qui corrige l'estimation de 2539 mètres présentée à la 7^e réunion, 18/11/1933.

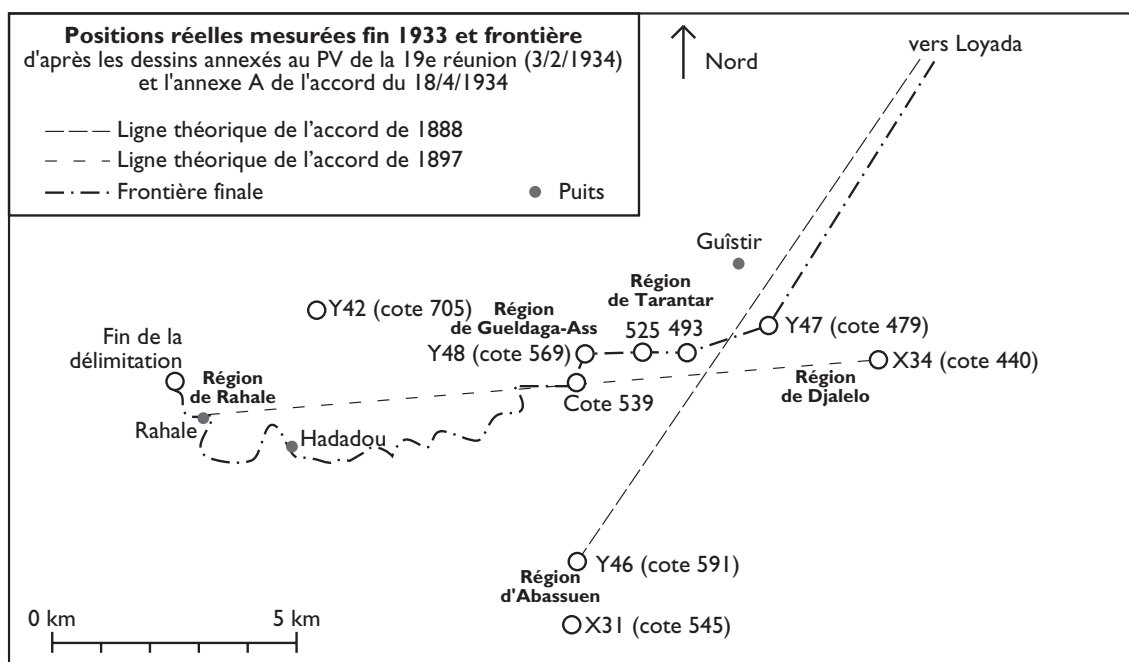
⁷⁹ ANOM, 2E4, PV de la 7^e réunion, 18/11/1933.

⁸⁰ ANOM, 2E4, PV de la 8^e réunion, 20/11/1933.

théorique Loyada-Abassuen, au lieu-dit «Tarentar» ⁸¹. En échange de cette concession, elle demande un libre accès pour les populations du Somaliland aux puits de Guïstir, situés en CFS.

Les Ethiopiens acceptent immédiatement cette proposition qui correspond à leurs objectifs de non-perte territoriale. Les Français n'ont plus alors comme ressource que de demander clairement à l'Ethiopie des compensations pour son non-gain : *«Le choix pour le point de trijonction [de] l'intersection des deux lignes droites Djallelo-Rahale et Lawada-Abbassouen ne peut constituer une solution transactionnelle que vis-à-vis du seul Gouvernement britannique et nullement vis-à-vis du Gouvernement français. Si aucune compensation ne lui était offerte par le Gouvernement éthiopien, la colonie de la Côte française des Somalis ferait seule les frais de cette combinaison»* ⁸².

A ce moment-là, tous les éléments de la négociation sont posés, mais Britanniques et Ethiopiens ne reconnaissent pas la validité de la position française de compensation des non-gains. Le 24 janvier, les Français sont contraints de reconnaître Tarantar (Y47) comme trijonction, mais sous la condition que la frontière entre ce point et Rahalé longe la ligne de crête au sud de l'oued «Guesdir» ⁸³.



Le commission mixte part alors étudier la région de Rahale, troisième lieu déterminant pour la fixation de la trijonction, où elle passe le mois de février, sans parvenir à un accord ⁸⁴. Le 26 février, à la 23^e réunion, la France propose un point de trijonction légèrement au sud-est de Y47, renonçant à la concession initiale britannique. Les Anglais sont alors favorisés aux dépens des Ethiopiens. Mais les deux autres délégations refusent cette proposition.

⁸¹ Le commissaire anglais justifie son évolution par des «renseignements recueillis [qui montrent] que la région de Djallelo s'étendrait beaucoup plus à l'ouest qu'il n'avait été indiqué à la 2^e réunion tripartite». (ANOM, 2E4, PV de la 12^e réunion, 27-29/12/1933, p. 3).

⁸² ANOM, 2E4, PV de la 13^e réunion, 31/12/1933.

⁸³ ANOM, 2E4, PV de la 18^e réunion, 24/1/1934.

⁸⁴ Les positions restent stables, le temps passe en gesticulations. Ainsi le 8 février les Français annoncent la fin de leur mandat, qui est rétabli le 14.

Après cette réunion de la commission mixte, Roussan quitte les négociations pour des raisons médicales. Il est remplacé le 1^{er} mars par le capitaine Fargues de l'infanterie coloniale, commandant de la milice indigène, qui participe à sa première réunion, et la 24^e de la commission, le 24 mars.

Entre temps, la mission a été contrainte de quitter la région de Rahalé le 27 février, après qu'«*au cours de l'après-midi du 26, de nombreux Issas sont arrivés à proximité du camp de la mission française et se sont montrés d'humeur turbulente*»⁸⁵ : ils protestaient contre les entraves mises à la circulation des caravanes par les Anglais et les Ethiopiens⁸⁶. En outre, le 10 mars, le commissaire-adjoint pour l'Ethiopie, Emil Beitz, est assassiné par des Issas dans des circonstances non précisées. Ces incidents expliquent officiellement le délai mis à réunir la commission. Ce délai a été utilisé pour rapprocher les positions. Le 8 avril, le capitaine Fargues fait une proposition au gouverneur :

«Je crois que si vous m'autorisez à proposer la limite : Y47 - Cote 500 (rectifiée 493) - Cote 530 (rect. 525) - Cote 580 (rect. 569) - ligne prolongée 530 à 580 jusqu'à intersection de cette ligne avec l'oued Guesdir, enfin Oued Guesdir commun jusqu'à Rahale, la question du point de trijonction pourrait très probablement se régler (...).

Cette solution aurait l'avantage de nous rendre Y47 et par conséquent de nous permettre une acquisition territoriale, dont je n'exagère nullement la valeur - côté Somaliland Britannique . Tenant compte que les Anglais nous font une concession - du reste logique - les Ethiopiens seront davantage disposés à nous en faire une également, et d'autre part la libre disposition des puits pour les 2 puissances ne fera que consacrer l'état de fait qui a toujours existé.

Enfin au point de vue militaire il est très important que nous puissions reprendre Y47 et les collines que nous avons abandonné (sic) lors de la 23^e réunion tripartite»⁸⁷.

Cette proposition revient à renoncer à la revendication exprimée le 24 janvier de possession française de la vallée de l'oued Guesdir. Et en effet le 14 avril, lors de la 27^e réunion, «*après de longues discussions les commissaires éthiopiens et français arrivent à une possibilité d'accord sur la ligne frontière passant par Y47 (cote 479), cote 493, cote 525, Y48 (cote 569) et cote 539*»⁸⁸, accordant à la Côte française des Somalis un gain territorial évalué «*à deux kilomètres carrés*». Le procès-verbal ne précise pas par rapport à quelle frontière a été calculé ce gain, dont les commissaires éthiopiens précisent qu'il devra être compensé par «*des terrains d'une valeur d'égale importance lors de la délimitation ultérieure*», c'est à dire du reste de la frontière entre la CFS et l'Ethiopie.

La commission décide aussi de nommer les lieux frontaliers, c'est à dire de leur attribuer des toponymes compatibles avec les textes de référence. «Y47» devient Medha-Djallelo, les cotes 493 et 525 sont dénommées Tarantar et Y48, Gueldaga-Ass. L'accord final est signé par les commissaires à Mordale, en Ethiopie, le 18 avril 1934. Il indique que la perte territoriale acceptée par l'Ethiopie est de trois kilomètres carrés que «*la France s'engage à rétrocéder*».

La frontière ainsi tracée présente un profil varié qui met en œuvre des légitimités différentes. Entre Loyada et «Y47», c'est une ligne géométrique, qui ne prend en compte aucune des caractéristiques du

⁸⁵ ANOM, 2E4, PV de la 25^e réunion, 5/4/1934. Dans une lettre du 1^{er} mars, le commissaire anglais écrit : «*During the afternoon of 26th February, however, a large number of Esa tribesmen collected in the neighbourhood of your camp and gave proof of being in a truculent mood*» [Durant l'après-midi du 26 février, cependant, un grand nombre d'Issas se rassemblèrent aux alentours de votre camp et donnèrent l'impression d'être d'humeur agressive] (ANOM, 2E3).

⁸⁶ Selon le rapport du sergent-chef Ouvrard (ANOM, 2E3).

⁸⁷ ANOM, 2E4, «Délimitation franco-anglaise (1933-1934)», lettre du 8/4/1934.

⁸⁸ ANOM, 2E4, PV de la 27^e réunion, 14/4/1934.

territoire. Partant vers l'ouest, la ligne-frontière suit ensuite des accidents de terrains, joint une série de sommets puis rejoint le thalweg de l'oued de Rahale ⁸⁹ qu'elle suit jusqu'à la fin de la partie délimitée.

Au final, après six mois et demi de négociations et 27 réunions de la commission, les gains semblent minimes par rapport à l'énergie déployée et aux moyens mis en œuvre. La France n'a pas atteint l'objectif maximal défini par Alemant en mars 1933, mais plus d'un an de manœuvres et de négociations lui a cependant permis d'obtenir un léger gain territorial. Elle a donc finalement réussi à négocier le non-gain que lui promettait une application «géométrique» des traités imprécis et contradictoires du XIX^e siècle.

⁸⁹ Oued Hadádou sur la carte de 1992, le toponyme Rahale a disparu.

4-2 – Frontières imposées : la frontière occidentale (1944-1955)

Dans son rapport sur la réalisation de la première carte complète au 1/200 000^e de la Côte française de la Somalie, publiée en 1939, le capitaine Courtial rappelle que la frontière n'est «*effectivement définie*» que de Doumeira à Dadda'to et de Loyada à Djalelo. «*En dehors de cela (...) on ne possède de la frontière qu'une définition très imprécise donnée par l'accord Ménélick (20 mars 1897)*»⁹⁰. Il ajoute :

«*Au moment où il fut décidé d'entreprendre le document définitif (juin 1936), la partie ouest de la colonie était encore fort peu connue. La position du lac Abbé, par exemple, aux confins sud-ouest, n'était nullement déterminée, même à 25 km près*».

En effet, les frontières les mieux délimitées sont celles proches des côtes. Dans l'intérieur, la rivalité coloniale s'exerce encore au cours des années 1930 (voir chapitre 3-1). Après la disparition de l'*Africa Orientale Italiana* en 1941, puis le ralliement de la Côte française des Somalis aux Alliés fin 1942, l'administration coloniale tente de parachever l'expansion territoriale entamée en 1927, en installant la frontière occidentale sur la «*ligne des lacs*» en 1943.

Cette tentative échoue. Après plus de dix ans de négociations et de tensions, la France laisse le poste emblématique d'Afambo à l'Éthiopie. Ce retrait sera vivement combattu par les autorités coloniales, qui rempliront des centaines de pages de rapports pour le déplorer et condamner «*l'échange*» qui aurait été réalisé en 1945 : le chemin de fer contre Afambo⁹¹. Or, l'étude détaillée des négociations menées de 1943 à 1945 entre la France et l'Éthiopie montre que si le maintien des Français à Afambo était difficilement justifiable, et inacceptable par les Éthiopiens, seule la résistance acharnée des négociateurs français permet de faire durer la situation. Le seul échange qui a lieu est l'accord final de l'Éthiopie à la rétrocession du chemin de fer à la compagnie avant le retrait d'Afambo. Cette décision lui est imposée par la nécessité de remettre en fonction le chemin de fer – alors sa principale voie d'accès – dont la France contrôle le débouché maritime. Le fait de ne pas disposer de point côtier interdit à l'Éthiopie de reprendre seule l'exploitation ferroviaire. Ce n'est donc pas le chemin de fer qui est obtenu par la France contre l'abandon d'Afambo, mais bien l'Éthiopie qui accepte de ne pas occuper Afambo tout de suite en échange d'une remise en route du chemin de fer.

Quel échange de frontières ? (1944-1945)

Les discussions sur les frontières occidentales de la CFS entamées en 1944 ne progressent pas, malgré des évolutions sur le terrain. Dans le courant de 1944, le gouvernement éthiopien doit d'une part faire face à une opposition intérieure multiforme qui conteste sa légitimité, et d'autre part négocier l'exercice de sa souveraineté avec les autorités d'occupation britanniques. L'accord anglo-éthiopien du 31 janvier 1942⁹² laisse à l'*Occupied Enemy Territory Administration* britannique la gestion entre autres d'une «*bande de territoires éthiopiens large de 25 milles, entourant tout l'Empire*» éthiopien : la *Reserved Area* qui n'a pas

⁹⁰ ANOM, 3E7.

⁹¹ Par exemple, une note du gouverneur Sadoul au ministre de la FOM du 10/9/1951 : «*On ne peut oublier (...) que l'importante rectification de frontière depuis la région sud d'Afambo jusqu'à Daimoli, fut exigée en contre-partie de la rétrocession à la Compagnie de la voie ferrée, alors gérée par les Anglais*» (SHAT, 14H86/6).

⁹² Marcus (Harold G.) [2002].

été délimitée ⁹³. Il faut attendre la convention anglo-éthiopienne du 19 décembre 1944, pour que l'Éthiopie obtienne le contrôle de ses frontières (les Britanniques gardent la maîtrise de l'Ogaden, du Haud, ainsi que de l'Erythrée, dont le statut est différent puisqu'il s'agit d'une ancienne colonie italienne ⁹⁴, territoire ennemi donc).

C'est alors que commencent les négociations sur le chemin de fer (voir chapitre 3-2), qui se poursuivent parallèlement à celles sur les frontières même si elles en sont théoriquement dissociées. Les Français essaient en outre, pendant un moment, de lier à ces deux points la question de la reconnaissance mutuelle entre les deux pays, mais cette dernière a finalement lieu seule, le 7 avril 1945 ⁹⁵.

C'est à l'occasion de ces négociations que les Éthiopiens parviennent à annuler l'extension opérée par les autorités coloniales françaises en 1943, à l'ouest de la Côte française des Somalis, avec l'occupation du poste d'Afambo (ou Badilto ⁹⁶), en utilisant l'argumentaire de la légitimité nationale opposée à la pratique coloniale ⁹⁷.

Une demande maximale : garder Afambo

Les responsables des administrations françaises concernées – les commissaires aux Affaires étrangères et aux Colonies à Alger – tentent d'élaborer une position commune à propos d'Afambo. Son occupation a entraîné rapidement des protestations éthiopiennes et britanniques ⁹⁸, qui ont amené le 22 juillet 1943 le Comité Français de Libération Nationale à décider son évacuation ⁹⁹. Mais les conditions posées par l'administration coloniale à l'application de cette mesure empêchent sa mise en œuvre. En octobre 1943, les Affaires étrangères, semble-t-il convaincues par l'argumentaire des Colonies, tentent une démarche auprès du gouvernement de Londres ¹⁰⁰. Mais *«les Britanniques pensent qu'étant donné que les cartes françaises de 1939 portent le lac d'Afambo bien à l'intérieur du territoire éthiopien, sans porter aucune*

⁹³ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», lettre de Chancel, représentant français en Éthiopie, au commissaire aux Affaires étrangères (Alger), 20/9/1943.

⁹⁴ L'administration de l'Ogaden est remise à l'Éthiopie en 1948, celle du Haud (à côté du Somaliland) en 1954. L'Erythrée est fédérée à l'Éthiopie par les Nations-Unies en 1952 (Bahru Zewde [1991], Rossi (Gianluigi) [1980]).

⁹⁵ ANOM, Affaires politiques 3691, «Négociations franco-éthiopiennes 1944/1945».

⁹⁶ Les deux noms désignent le même poste. Sur la carte de 1939, Afambo désigne un tout petit lac entre Eudoumi et Eïta. Elle ne mentionne pas le lieu-dit Badilto. La carte de 1947 appelle le petit lac : Baya. Afambo est alors le passage entre ce lac et le lac Iïta. Le poste de Badilto est situé au col entre deux collines, à l'est d'Afambo. Un «ancien poste» est indiqué au bord du lac Oddoummi, à l'est de Badilto. Une carte de la zone au 1/10 000^e se trouve dans ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)». Sur la carte éthiopienne de 1977, le lac au sud du passage s'appelle «Afambo Hayk».

⁹⁷ Gulelat Gebre Mariam [1973] écrit à ce sujet : *«Ethiopia could have claimed back the whole of French Somaliland during the period of German occupation of France, because then that part of Somaliland belonged to no sovereign state, especially from 1941 to 1943. (...) So it was logical and legitimate to reunify the so-called French-Somaliland with the mother country by using all possible means including the use of force»* [L'Éthiopie aurait pu réclamer le retour de l'ensemble de la Somalie française durant la période où l'Allemagne occupait la France, car alors cette partie de la Somalie n'appartenait à aucun Etat souverain, en particulier de 1941 à 1943. (...) Il était alors logique et légitime de réunifier la dite Somalie française à la mère patrie par tous les moyens possibles, y compris l'usage de la force], pp. 16-17.

«It might be worthy to note here that Bayardelle occupied part of Ethiopia [Afambo] without having a sovereign state of his own, because France then was still the colony of Germany» [Il faut noter ici que Bayardelle occupa une partie de l'Éthiopie sans représenter un Etat souverain, car la France était alors encore une colonie de l'Allemagne], p. 18.

⁹⁸ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)».

⁹⁹ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», lettre du gouverneur au commissaire aux Colonies (Alger), 23/9/1943.

¹⁰⁰ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», télégramme du MAE à l'ambassade à Londres, 9/10/1943 : *«nous avons provisoirement abandonné Afambo en 1939»*. La documentation consultée ne permet pas de savoir comment les Affaires étrangères ont adopté cette position.

indication du poste lui-même ¹⁰¹, nos prétentions sur le poste et le territoire ne paraissent pas très certaines», et donc le «Foreign Office considère que les Britanniques qui se sont engagés à restituer à l'empereur les territoires conquis sur les Italiens sont tenus de restituer [la] région d'Afambo qui était occupée par les Italiens ¹⁰². En conséquence, les Britanniques redemandent l'évacuation d'Afambo le 30 octobre ¹⁰³.

Fin 1943, selon le gouverneur Saller, Haile Selasse aurait proposé le maintien du poste français à Afambo contre un loyer symbolique. Malgré l'accord du gouverneur, si «le paiement du loyer ne préjuge pas possession du sol» ¹⁰⁴, cette proposition n'a pas de suites. Elle reviendrait en effet à reconnaître les droits éthiopiens alors que les Français pensent encore possible de conserver le territoire.

Au début de 1944, l'Éthiopie reprend la politique d'occupation de l'Awsa entreprise par les Italiens puis les Britanniques, en particulier le long de la route Assab-Desse. C'est ainsi qu'après la Seconde Guerre mondiale ce n'est plus seulement l'autorité «traditionnelle» du sultan de l'Awsa, ni une autre puissance coloniale européenne, qui s'oppose à la pression coloniale exercée par les autorités françaises, mais une légitimité nationale, consolidée par l'alliance avec les Gaullistes dans les troupes Alliées.

En avril 1944, les autorités éthiopiennes profitent d'un conflit entre le sultan Mahamad Yayo et le vizir Yayo Hamadi, pour remplacer le 10 avril le sultan par son neveu Ali Mirah Hanfare ¹⁰⁵. Elles lancent ensuite une offensive contre le sultan déchu, qui est capturé le 16, puis emprisonné à Addis Abeba où il meurt peu de temps après. L'ancien vizir est au même moment nommé gouverneur de l'Awsa.

Des frères de l'ancien sultan accompagnés d'une centaine d'hommes se présentent à Badilto le 19 avril et demandent à se réfugier en CFS ¹⁰⁶. Après un avis défavorable du commandant du cercle de Dikhil, le gouverneur décide :

«Il n'est pas possible de recevoir sur notre territoire les membres de la famille et les gardes du sultan de l'Aoussa. Il s'agit, en effet, de sujets de l'Empereur d'Éthiopie, allié de la France. Vous devrez donc vous opposer à leur entrée en Côte Française des Somalis» ¹⁰⁷.

En août 1944, après une nouvelle demande, il confirme au commandant de cercle : «Refusez autorisation refuge sur notre territoire» ¹⁰⁸. Il s'inquiète cependant car «ce succès éthiopien risque amener modification dans question Afambo en amenant forces soi-disant régulières à notre frontière au lieu de sultan plus ou moins indépendant» ¹⁰⁹. En effet, le 14 octobre 1944, un détachement éthiopien se présente au poste français d'Afambo; il en demande en vain l'évacuation. Il s'agit de la première notification d'une action militaire éthiopienne dans cette zone. Un poste éthiopien est installé à «Gouma», près de la route Assab-Desse, d'où selon les Français seraient partis des tirs contre un avion le 5 novembre.

¹⁰¹ La carte SGA de 1939 ne mentionne la frontière qu'entre Loyada et le point de trijonction méridionale, et entre Douméra et Dadda'to. Le poste d'Afambo, qui n'existait pas lors de sa publication, n'est pas indiqué.

¹⁰² ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», ambassade à Londres au MAE, 27/10/1943.

¹⁰³ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», MAE à l'ambassade à Londres, 30/10/1943.

¹⁰⁴ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», télégramme chiffré du gouverneur aux Colonies, 20/12/1943.

¹⁰⁵ Aramis Houmed Soulé [2004], pp. 57-63. Un tract en amharique proclamant la nomination d'Ali Mirah se trouve dans ANOM 2E7/2, «Aoussa - 1941-1955». Il est daté ፳፯፻፲፱ ፳፻፳፯ [2 miyazya], soit le 10 avril.

¹⁰⁶ ANOM, 2E7/3, chef de poste de Badilto (Pitou) au gouverneur, 19/4/1944.

¹⁰⁷ ANOM, 2E7/3, gouverneur au chef de poste de Badilto, 20/4/1944.

¹⁰⁸ ANOM, 2E7/3, télégramme du gouverneur au commandant de cercle de Dikhil, 29/8/1944.

¹⁰⁹ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», note du gouverneur.

Du point de vue diplomatique, la situation n'évolue pas durant ces événements du premier semestre. En juin 1944, les ministères des Colonies et des Affaires étrangères trouvent un accord sur l'objectif des discussions à entreprendre ¹¹⁰ : le «*but [est] la rentrée de la France en Ethiopie*» qui passe par «*la reprise de possession du chemin de fer*»; le moyen est «*une politique amicale avec le Négus*», avec «*un geste d'amitié : la restitution de la villa de Djibouti*» ¹¹¹ et l'annulation «*de la dette du Négus vis à vis de la douane des Somalis*». A côté d'une négociation directe avec les Britanniques sur le chemin de fer, les négociations avec l'Ethiopie doivent permettre :

«le maintien de nos troupes dans les parages d'Afambo, soit avec une garnison franco-éthiopienne dans le poste actuel, soit avec l'installation d'un nouveau poste français légèrement en retrait du poste actuel.»

Le représentant français en Ethiopie, Ludovic Chancel, ne partage pas cette position. Il estime que «*nous serons fatalement contraints d'évacuer un jour Afambo*» et que «*la remise du poste d'Afambo aux Ethiopiens permet seule de poursuivre une politique amicale avec le Négus*» ¹¹². Bien que les Colonies donnent leur accord à cette position le 8 juillet, sans faire de remarques sur la note de Chancel, début août elles relancent la question dans une lettre au commissaire aux Affaires étrangères, en adoptant de nouveau une position maximaliste :

«Si nous sommes actuellement à Afambo c'est parce que l'Ethiopie n'a pas voulu admettre les diverses conditions auxquelles nous subordonnions le retrait de notre poste. (...) Alors que précédemment nous attendions de l'Ethiopie un règlement d'ensemble favorable moyennant lequel il pouvait apparaître qu'il valait à la rigueur la peine d'évacuer Afambo, il n'en est plus du tout de même maintenant. Tout, au contraire, nous autorise à réviser notre position et à dire que nous n'évacuerons plus Afambo. Il ne doit pas être dans nos intentions de rester dans les parages d'Afambo. Il importe au contraire que notre poste militaire soit maintenu à Afambo même (...) J'estime donc qu'Afambo ne doit en aucun cas être considéré comme une monnaie d'échange» ¹¹³.

Devant ce raidissement les diplomates réagissent sèchement, estimant que puisqu'il n'y a finalement pas de position commune, il faut en rester à la position antérieure et savoir choisir des priorités : l'enjeu du chemin de fer est supérieur à celui d'Afambo :

«J'estime devoir m'en tenir, jusqu'à nouvel ordre, aux principes arrêtés par décision du Comité Français de Libération Nationale (...). Nous ne saurions en effet modifier sans une nouvelle délibération du Gouvernement une attitude qui, à propos d'un seul des éléments de la négociation à entreprendre, risquerait de faire échouer des pourparlers portant sur l'ensemble du problème et notamment sur la question du CFE dont l'importance dépasse de beaucoup celle des autres affaires litigieuses» ¹¹⁴.

¹¹⁰ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontières CFS-Ethiopie 1943-1944», Aide mémoire du 2/6/1944.

¹¹¹ Il s'agit d'une villa, construite sur un terrain de 15 000 m² au plateau du Serpent, achetée par Haile Selasse en 1932 et rachetée par la Colonie en 1937. Elle est cédée à titre gracieux à Haile Selasse en 1946. Il ne s'agit pas du consulat d'Ethiopie, mais d'une propriété privée du *negus* (ANOM, Affaires politiques, supplément non coté Ethiopie-1 et 2E8, «Biens immobiliers éthiopiens en CFS (1939-1952)»).

¹¹² ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontières CFS-Ethiopie 1943-1944», note du 12/6/1944.

¹¹³ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontières CFS-Ethiopie 1943-1944», lettre du 1/8/1944.

¹¹⁴ ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontières CFS-Ethiopie 1943-1944», lettre du commissaire aux Affaires étrangères au commissaire aux Colonies, 1/9/1944.

Le réalisme : obtenir un accord

Dans son important rapport d'octobre 1944 au ministre des Affaires étrangères, déjà cité, le nouveau représentant français en Ethiopie ¹¹⁵, de Blesson, analyse la position éthiopienne à propos de la frontière :

«Les Ethiopiens interprètent évidemment dans le sens qui leur est le plus favorable la Convention de frontières du 20 mars 1897 (...). C'est ainsi que par bords des lacs Abbe et Alli, ils entendent les rives orientales. Ils tiennent également à l'emplacement du lieu-dit Mergada indiqué sur la carte et qui n'existe pas ou n'existe plus. S'il en était ainsi, nous devrions leur rétrocéder une bande de territoire profonde d'une quarantaine de kilomètres à l'est de l'Oddoumi Bad. Mais quelles que soient les conclusions à tirer de données aussi confuses, les Ethiopiens doivent admettre que les indications portées dans la convention placent Daouenle en territoire français et qu'un coude de la route Assab-Dessie se trouve vraisemblablement coupé par notre frontière entre le lac Alli et Daimoli. Il paraissent donc assez disposés à s'entendre avec nous sur des rectifications de frontières qui leur assureraient la possession définitive de Daouenle (...) et de tout le parcours de la route d'Assab, en échange de la cession d'Afambo» ¹¹⁶.

Bien qu'il estime par ailleurs nécessaire de soigner l'honneur éthiopien blessé par l'occupation d'Afambo, il croit encore possible d'obtenir des avancées en matière territoriale.

«Nos droits sur Afambo sont contestables comme on le sait. Même en interprétant dans le sens le plus favorable à notre thèse, les indications de la convention de 1897, aucune carte française ancienne ou récente ne permet, à ma connaissance, de situer le poste de Badilto en territoire français. La possession définitive de ce poste n'en est pas moins désirable (...) et, malgré les résistances éthiopiennes, nos efforts doivent tendre à nous assurer dans cette région une rectification de frontières à notre profit» ¹¹⁷.

A ce moment-là, de Blesson pense donc qu'il est possible de conserver les territoires occupés en 1943. Le 24 novembre 1944, les négociateurs – de Blesson et Andargachāw Māsāy, francophone, ancien consul à Djibouti et gendre du *negus* ¹¹⁸ – partent effectuer une visite du terrain. Cette mission, escortée par environ 80 tirailleurs et miliciens français, part d'Ali Sabieh, passe à Dikhil le 25, au lac Abhe par 'As 'Ela le 26, puis à Afambo les 27 et 28 et au «lac Ally» les 29 et 30 ¹¹⁹.

A Afambo, de Blesson constate que «notre poste domin[e] et command[e] tout l'Aoussa. Badilto est véritablement le point de passage obligatoire des seules pistes caravanisées reliant dans cette région la plaine aux plateaux» (p. 5). Ensuite la mission se rend à Kimbere (Anfare Eylā) pour voir le «lac Ally». Elle y constate que ce lac est en fait «une plaine d'argile plus ou moins craquelée, sablonneuse par endroits, et colorée partiellement par des efflorescences salines» (p. 7). C'est en fait une de ces «cuvettes argileuses entourées de collines basaltiques» (p. 7) courantes dans la région : le «lac Ally» n'est pas un lac. Au final cette visite ne permet pas de mettre un terme aux discussions, mais met en évidence une autre divergence, outre Afambo, à savoir que l'Ethiopie – comme les Italiens avant la Guerre – «conteste avec une énergie imprévue la position du lac Ally et, partant, toute notre frontière Nord-Ouest jusqu'à Daimoli» (p. 10).

¹¹⁵ Il prend ses fonctions en septembre 1944.

¹¹⁶ ANOM, Affaires politiques, supplément non coté CFE-2, lettre du 6/10/1944, pp. 6-7.

¹¹⁷ ANOM, Affaires politiques, supplément non coté CFE-2, lettre du 6/10/1944, p. 8.

¹¹⁸ Bahru Zewde [2002], p. 82.

¹¹⁹ Le compte-rendu de cette expédition par de Blesson se trouve dans ANOM, Affaires politiques 3691, «Frontières CFS-Ethiopie 1943/1944», lettre à la direction Afrique-Levant du MAE, 6/12/1944, dont sont extraites les citations suivantes.

A la fin de son rapport, de Blesson estime cependant que *«la tactique éthiopienne (...) vise moins à formuler de réelles revendications dans la région du lac Ally qu'à déprécier à l'avance les rectifications que nous pourrions consentir à l'Ethiopie en échange de la reconnaissance de notre occupation d'Afambo»* (p. 11). Il ajoute qu'au cours des futures négociations l'Ethiopie demandera en échange d'Afambo *«des concessions politiques dont la forme maximum serait une sorte de condominium sur Djibouti»* (p. 12) qui lui paraissent impossibles à satisfaire. Il termine par une longue analyse de la situation, marquée par une vision très condescendante des Ethiopiens («orientaux» qui se «targuent» de leur force), qu'il conclut en estimant qu'un recul sur Afambo serait indigne d'une «grande puissance». Il propose un appel à la solidarité et à la sagesse des puissances pour maintenir le rapport de force (que l'on peut qualifier de colonial) entre les pays occidentaux et africains :

«La question d'Afambo n'est-elle qu'une affaire de prestige ?

A première vue, on serait tenté de le croire. Comme par le passé, la Côte française des Somalis c'est, avant tout, un port et un chemin de fer. L'arrière-pays, entièrement stérile, grève notre budget sans espoir de profit. En y réfléchissant cependant, on est amené à modifier dans une certaine mesure ce jugement. (...) Nous avons éprouvé le besoin de protéger Djibouti par une sorte de large boulevard dont les raisons d'être ne sont pas seulement d'ordre stratégique. Les Assahyamara sont des nomades qui franchissent périodiquement la frontière pour faire paître leurs troupeaux sur nos plateaux ou pour se ravitailler en Aoussa. (...) Par sa présence à Afambo, la France leur inspire un respect salutaire.

On sait, d'autre part, que les Ethiopiens, tout à l'ivresse d'une reconquête dont il se targuent maintenant d'être les seuls auteurs, ont laissé croître leurs ambitions au-delà de toute mesure. L'anarchie latente qui règne dans le pays, une forme de vie médiévale gangrenée de mauvais exemples fascistes, le défaut général d'instruction, la surveillance discrète des Anglais, maintiennent encore ces ambitions dans certaines limites pratiques. Mais demain, qu'en sera-t-il ? Aux yeux de ces orientaux, la force demeure l'étalon-or (...) Seigneurs désormais de l'Aoussa, ils voudraient étendre ce pays jusqu'à ses confins ethnographiques. S'ils y parvenaient (...) la Côte française des Somalis ne serait plus qu'un port menacé d'étouffement, un port à la merci de ses voisins» (p. 13).

«Afambo est l'obstacle qui s'oppose à la réalisation de ces desseins. (...) Est-ce à dire que nous devons à la fois refuser ce marchandage et nous accrocher à tout prix à Afambo, au risque de provoquer l'échec de nos longues négociations ? Nous ne saurions nous tracer une ligne de conduite aussi rigide. Nous aurions peut-être pu, l'an dernier, nous montrer plus accommodants et accepter pour Afambo un modus vivendi qui eût sauvegardé nos droits tout en accordant une satisfaction de prestige à l'Ethiopie. La voie eût été libre alors à des pourparlers économiques dont nous avons davantage à espérer. Mais aujourd'hui le problème a changé d'aspect. Les Abyssins sont maîtres de l'Aoussa. Qu'on le veuille ou non, Afambo est devenu une sorte de "test". Le céder aux conditions prévues en 1943 serait donner une preuve de faiblesse qui amoindrirait nos chances sur le terrain économique, même en ce qui concerne le chemin de fer. Il faut que l'Ethiopie se rende compte qu'elle a en face d'elle une grande puissance (...)» (p. 14).

«Le jeu qui consiste à opposer une puissance à l'autre ne peut réussir et durer que si, tour à tour, un de ces Etats en retire au moins quelque avantage. Mais lorsque tous sont également perdants, le jeu s'arrête faute de joueurs. L'Ethiopie risque d'en faire bientôt l'expérience pour peu que les Gouvernements intéressés s'aperçoivent de la nécessité d'accorder leur politique dans ce pays» (p. 15).

Mais à Paris les administrations continuent à confronter leurs points de vue, jusqu'à un accord en janvier 1945. De nouveau proche de la demande des Colonies, cette nouvelle position consiste principalement à

proposer un échange entre la reconnaissance formelle de l'occupation éthiopienne de Dewele et celle d'Afambo par la France :

«L'expérience prouve que la sécurité de notre colonie ne peut être sauvegardée que si nous conservons le point d'Afambo qui commande toute la région environnante. Nous sommes disposés, en échange de la ligne passant par ce poste entre les deux lacs, à sanctionner l'occupation que les Ethiopiens effectuent depuis 1906, dans la zone de Daouenlé, contrairement aux clauses de la convention de 1897»¹²⁰.

Les Français se déclarent prêts à accepter d'autres «concessions» territoriales mineures : faire passer la frontière à travers le lac Abhé et non sur sa rive occidentale, abandonner la région nord du «lac Ally» où passe la route Assab-Desse et la zone au nord-est du Moussa 'Ali. Ils considèrent que *«ces concessions sont importantes. (...) Nous ne saurions en aucun cas aller au-delà»*.

Au-delà des grands principes, la France envisage donc un marchandage territorial, pour éviter l'échange simple du chemin de fer contre Afambo. Mais les territoires présentés comme monnaie d'échange ne sont en réalité que des espaces sur lesquels la légitimité française est pour le moins faible. Comme nous l'avons vu au chapitre 2-2, la frontière est fixée entre 'Ali Sabieh et Dewele depuis 1900 et n'a jamais été remise en cause¹²¹. En ce qui concerne le lac Abhé, la convention de 1897 ne précise pas où passe la frontière et rien ne permet d'affirmer qu'elle longe la rive occidentale. Les Italiens réclamaient déjà la rive orientale en 1938. La revendication d'une portion de territoire où passe la route Assab-Desse est quasiment une provocation, s'agissant d'une artère stratégique pour l'indépendance éthiopienne, concurrente justement du chemin de fer. La dernière offre, entre le Moussa 'Ali et Dadda'to correspond à une zone où il y a peu d'enjeux. La seule réelle alternative serait une descente de la frontière au sud du massif pour permettre une route plus courte entre Assab et Sardo, mais en réalité le relief ne s'y prête pas. Dans le courant du premier trimestre 1945, les autorités coloniales ajoutent ce qu'elles pensent être une concession supplémentaire, la *«faculté pour les Ethiopiens d'établir un poste à 1500 mètres [d'Afambô] sur promontoire nord-ouest»¹²².*

L'accord de septembre 1945

Après la reconnaissance mutuelle entre la France et l'Ethiopie, le 7 avril 1945, les négociations stagnent de nouveau : l'Ethiopie refuse de parler du chemin de fer sans avoir au préalable obtenu un accord sur les frontières. Au mois d'août la situation se débloque : Haile Selasse ne fait plus d'un règlement de la

¹²⁰ ANOM, Affaires politiques 3691, «Négociations franco-éthiopiennes 1944/1945», projet de lettre du MAE aux ambassades à Londres et Addis Abeba, qui a reçu l'accord des Colonies, 3/1/1945.

¹²¹ En 1921, le gouverneur avait écrit au ministre des Colonies : *«Je me propose d'établir prochainement, le Département ayant pu me faire parvenir une carte Chaurand, que notre frontière passe bien au-delà de Daouenlé et que ce point est en territoire français»* (ANOM, 2E8, «Consulat d'Ethiopie», lettre du 25/11/1921). Il entend ainsi protester contre la nomination du «chef» de Dewele, Fassika, comme consul à Djibouti, mais cette démarche n'a pas de suites. ANOM 2E4 contient un récit imagé fait en 1921 par Andargachāw Māsāy (qui a été consul éthiopien à Djibouti) de la fixation du point frontière le long de la voie ferrée en 1899.

En 1939, le gouverneur décrit au commandant du cercle d'Ali-Sabieh la frontière de fait, par Guélilé, opposée à une hypothétique *«frontière de droit»* qui mettrait Dewele en CFS (ANOM, 6G5, «Ali Sabieh, Affaires militaires», lettre du 6/8/1939. Le calcul de la redevance kilométrique due par la Compagnie ferroviaire prend Guélilé comme limite depuis 1934, point dont le gouverneur dit en octobre 1934 qu'il *«semble même être la frontière»* (ANOM 2E7/1, «Sultanat de l'Aoussa (1927-1940)», lettre du 13/10/1934).

¹²² ANOM, Affaires politiques 3691, «Négociations franco-éthiopiennes 1944/1945», proposition du gouverneur dans un télégramme très secret du 23/2/1945, acceptée par le ministère le 1/3/1945.

question d'Afambo un préalable à l'ouverture des discussions ferroviaires, contrairement à ce que demandent les membres de son gouvernement.

De Blesson explique en septembre une raison possible de ce revirement : les relations avec la Grande-Bretagne, qui gère toujours l'Ogaden et le chemin de fer. Il pense que pour contrer la domination britannique, l'Éthiopie tenterait de jouer une bascule entre les puissances européennes :

*«L'intransigeance manifestée jusque là par les Abyssins à propos d'Afambo (...) servait peut-être à affirmer, en face du danger éventuel d'une annexion de l'Ogaden par les Anglais, la volonté de l'Empire éthiopien de ne se prêter à aucun empiètement territorial (...). Mais elle permettait aussi au gouvernement éthiopien de retarder à volonté l'ouverture des pourparlers relatifs au chemin de fer. Tant que nos interlocuteurs conservaient l'espoir de nous arracher l'administration de la ligne, ce moyen leur offrait un prétexte dont ils ont, comme on le sait, usé et abusé. Lorsque, cependant, le plan qu'ils avaient imaginé s'avéra illusoire, leurs prétentions touchant le régime provisoire de la région controversée se firent moins ambitieuses»*¹²³.

Quoi qu'il en soit, c'est la concession éthiopienne sur le chemin de fer qui permet de débloquer la situation, la France n'a rien cédé.

Les négociations sur le chemin de fer commencent fin août et, après d'ultimes rebondissements, l'accord frontalier est signé en même temps que celui de principe sur la rétrocession du chemin de fer : le 6 septembre 1945, daté du 5. Il prévoit qu'une commission paritaire devra *«procéder à la délimitation définitive de la frontière entre l'Empire d'Éthiopie et la Côte française des Somalis conformément aux données contenues dans la Convention du 20 mars 1897»* (art. 1). Elle pourra utiliser tous les moyens qu'elle jugera nécessaires (art. 2 à 5) y compris des témoignages (art. 4), et ses décisions seront exécutoires (art. 6). Si la convention se révélait inapplicable, en partie ou totalement, la commission pourrait faire des propositions (art. 7). Ses travaux devraient aboutir dans un délai d'un an (art. 8), sinon le tracé serait soumis à une structure internationale d'arbitrage. *«En attendant le tracé définitif de la frontière (...), le poste d'Afambo occupé par les forces françaises pourra être maintenu (...). Les autorités éthiopiennes pourront, si elles le désirent, établir un poste militaire à Afambo sur le promontoire situé au nord-ouest du poste français, à environ mille cinq cents mètres de celui-ci»* (art. 9).

Comme l'accord sur le chemin de fer, il renvoie la solution à une négociation paritaire en maintenant le *statu quo* en attendant sa conclusion. Aucune des questions en cours n'est réglée, même si les termes «occupé» et «maintenu» à propos d'Afambo laissent entendre que les Français devront l'évacuer. Il s'agit cependant d'une solution favorable à la France, même si elle n'est pas acquise définitivement : comme pour le chemin de fer, la France n'est pas contrainte à un abandon immédiat. L'Éthiopie qui paraissait en relative position de force (bien qu'affaiblie par la présence britannique) au vu de ses prises de positions sur le terrain et de la légitimité théorique de ses revendications, est contrainte à un recul au moins temporaire. C'est bien encore la domination occidentale qui s'exerce sur la Corne de l'Afrique à une période où, après la Conférence de Brazzaville, les indépendances semblent bien lointaines.

¹²³ ANOM, Affaires politiques, supplément non coté CFE-2, «CFE Rétrocession - 1945», lettre du 9/9/1945, pp. 2 et 3. Cette note de huit pages rend compte du dernier mois de négociations.

Contrairement à ce qu'affirmera par la suite l'administration coloniale, s'il y a bien un lien entre les négociations ferroviaires et frontalières, on ne peut pas parler d'échange du train contre Afambo. Au contraire, c'est seulement une fois que le préalable mis par les Ethiopiens à la discussion sur le chemin de fer – le retrait d'Afambo – a été levé que la question ferroviaire a pu progresser. Alors que les Ethiopiens voulaient fixer la frontière avant de parler du train durant la première partie de 1945, l'obstination française à refuser cette solution et à lier les deux questions aboutit à un double succès.

Une nouvelle fois, concertée ou non, l'action des puissances européennes permet l'établissement d'un rapport de force finalement défavorable à l'Ethiopie, qui n'a pas les moyens de valoriser une position *a priori* favorable. Un élément en faveur de cette thèse se trouve dans la note de Blesson, qui précise avoir trouvé les accords si favorables qu'il a «jugé nécessaire de saisir l'occasion qui s'offrait enfin à nous en signant les deux protocoles sans en référer préalablement au Département» (p. 6).

Trouver la frontière (1946-1954)

Après l'accord formel sur la question frontalière, fondé uniquement sur la convention de 1897 avec toutes ses faiblesses, deux étapes sont encore nécessaires pour définir la frontière entre la CFS et l'Ethiopie. Il faut d'abord délimiter le tracé, c'est le rôle de la commission. Une fois celui-ci accepté par les deux parties, il est nécessaire de le marquer sur le terrain par un abornement. C'est seulement alors que le tracé peut être considéré comme définitif et que la question du retrait d'Afambo se posera. La première étape se poursuit au-delà du délai prévu; elle s'achève à la fin de 1946 et le tracé proposé est accepté par les deux gouvernements en juin 1947. Il faudra encore près de sept ans pour qu'en 1954 la frontière soit abornée sur sa plus grande partie, et les travaux ne s'achèvent complètement qu'en 1955. Dix ans de négociations auront donc été nécessaires pour finalement trouver cette frontière.

Durant toutes ces discussions, la question du chemin de fer n'interfère plus, montrant encore que les deux questions n'ont pas fait l'objet d'une négociation globale ni d'un échange. Ce n'est toutefois qu'après la fin de la délimitation qu'est relancée la négociation ferroviaire, qui aboutit à l'accord de 1959 (voir chapitre 3).

La délimitation (1945-1946)

Le 15 octobre 1945, l'ingénieur en chef géographe Michel Prétceille, qui a déjà participé à la délimitation de 1934, puis a été chargé de l'étude sur la frontière occidentale en 1938, est désigné pour diriger la partie française de la commission. Le 12 novembre, Paul Giacobbi, ministre des Colonies, lui adresse ses instructions ¹²⁴ pour la délimitation de la frontière «*de Rahale au ras Doumeirah*» :

«La frontière telle que le Gouvernement français l'interprète d'après la convention du 20 mars 1897 et que vous aurez à défendre suit, à partir de Rahalé le tracé suivant : Sablola sur l'oued Dourdour, de là elle se dirige vers l'ouest et suit les hauteurs d'Airoli (ou Aiorre), elle longe la rive occidentale du lac Abbe qu'elle laisse en territoire français. D'Afambo elle traverse le lac Eudoumi Bada jusqu'à la corne nord, puis de ce point jusqu'à la cote 103 de la carte au 200.000 (rive ouest du lac Alli, Sebkra de Goum); de la cote 103, en ligne droite vers le nord-est en passant par Daimoli jusqu'à Agueno Marci

¹²⁴ Nous n'avons pas trouvé l'original, mais des copies figurent dans ANOM 2E2 «Frontières franco-éthiopiennes (1949-1952)» et en annexe du rapport Prax d'avril 1955 (ANOM 3C19).

(Adgheno Marci) en laissant Birt Eylà à l'ouest et les contreforts orientaux du Moussa Ali à l'est, puis, tournant vers l'est, se dirige en passant par Ettaga et côtoyant au nord Raheita, jusqu'au raz Doumeirah. (...)

Les Ethiopiens (...) prétendront probablement que la frontière occidentale part de Mourhato, longe la rive ouest du lac Abbe pour se diriger ensuite sur le lac Margada de la carte Chaurand et de là rejoindre directement Daimoli. C'est évidemment une thèse que nous ne saurions admettre en aucun cas puisqu'elle ferait passer à l'Ethiopie la plus grande partie du Henle et réduirait presque de moitié le territoire de la colonie».

Les concessions que Prétceille est autorisé à accepter sont celles déjà approuvées en janvier 1945 : reconnaître l'occupation de Dewele, «abandonner la rive occidentale du lac Abbe, la frontière passant à travers le lac, ou même sur la rive orientale», et «céder la région comprise dans le coude de la route d'Assab (...) au sud de la falaise d'Isso».

En revanche, ces propositions reprennent le texte de la Convention de 1897 en ce qui concerne la frontière nord (entre le Moussa 'Ali et Douméra). Or ce texte pose deux problèmes. D'abord il est contradictoire avec la délimitation franco-italienne de 1901 qui est postérieure, ensuite il mentionne «Ettaga», indiqué sur la carte Chaurand, mais toujours pas identifié ¹²⁵.

Cependant le ministre reconnaît qu'«il y a peu de chances que cette proposition qui a déjà été faite au gouvernement Impérial soit admise», c'est pourquoi il envisage une solution alternative, très différente :

«au cas où il vous apparaîtrait décidément impossible de conserver Afambo et après avoir épuisé tous les moyens de négociations, (...) vous pourrez consentir à faire passer la frontière à l'Est de ce poste. Dans ce cas, vous pourrez la reporter sur les hauteurs des monts Gamarre et de telle façon qu'Aguena et toute la plaine du Henle soient en territoire français.

Du point de passage déterminé dans ces conditions limites la frontière devra rejoindre le lac Alli (Sebkra de Goum) de telle façon qu'elle laisse absolument en territoire français la passe d'Anfare Eylà qui commande l'accès du Henle et aborde la rive droite de la Sbreka de Goum entre la cote Goum 547 et la cote Goum 634.

C'est là, je le répète, l'extrême limite des concessions que vous pourriez consentir dans cette région».

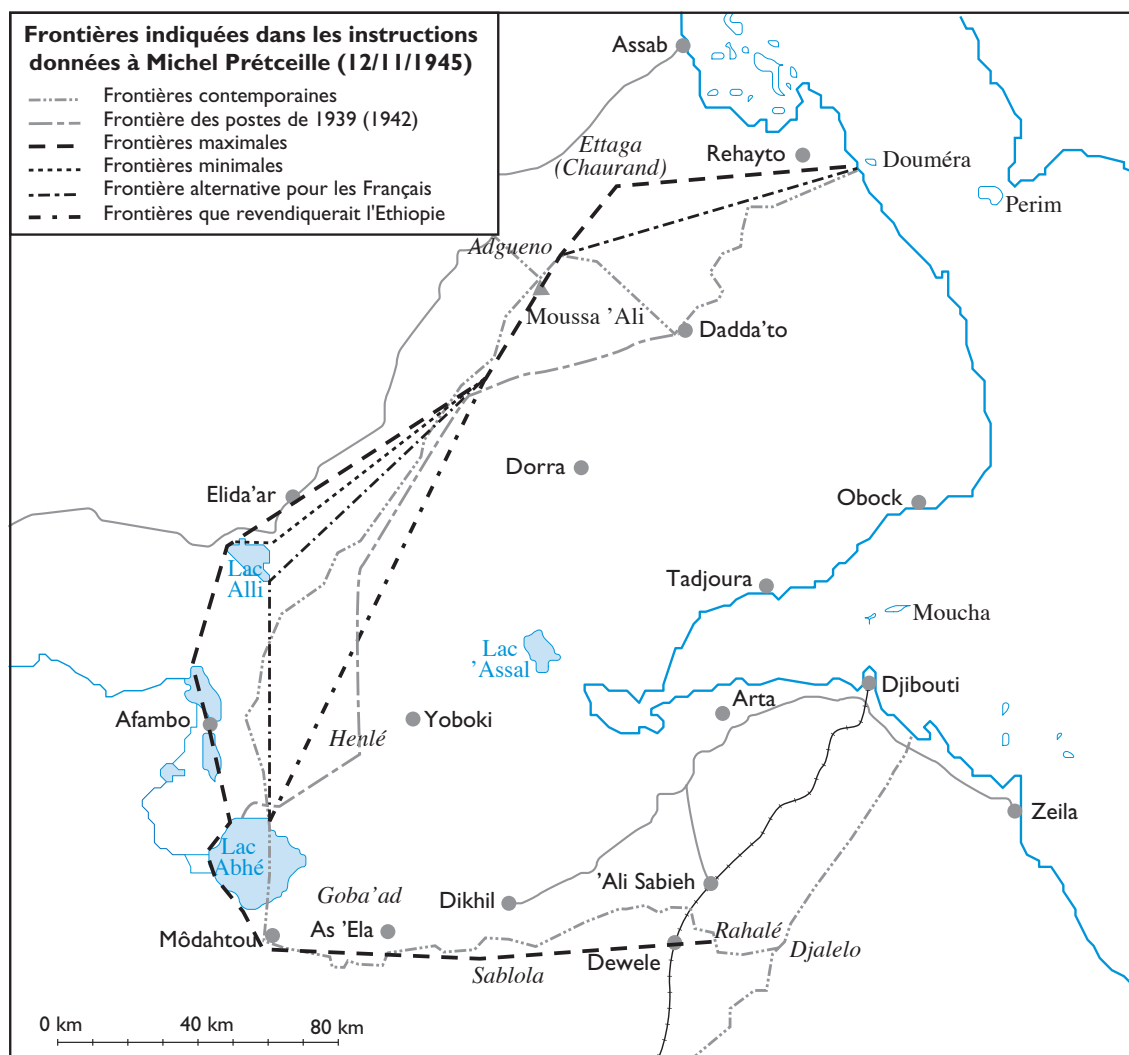
Ces concessions ne pourraient avoir lieu qu'en échange de la «possession des contreforts orientaux du Moussa Ali et du triangle compris entre ce massif, Dadato et le Raz Doumeirah [qui] est plus essentiel à l'avenir de la Côte Française des Somalis que la possession du col d'Afambo», qui «constitue un passage presque obligé à une voie ferrée Assab-Addis Abeba».

Cette solution revient à échanger un retrait d'Afambo et l'abandon partiel des prétentions françaises vers l'ouest en échange d'une modification de la frontière reconnue par les accords franco-italiens de 1900 et 1901. L'origine de cette proposition n'est pas très claire. La première mention du risque d'un éventuel passage d'une voie de chemin de fer entre Assab et Dire Dawa au sud du Moussa Ali se trouve dans un rapport de Prétceille de décembre 1944 ¹²⁶. D'autre part l'administration coloniale est sensible aux risques

¹²⁵ Deux rapports sans date (sans doute de fin 1943) ni signature (peut-être de Cheddeville), en conviennent (ANOM, 2E4, rapport des Affaires politiques, «La convention de 1897 et le (sic) carte Chaurand», 5 pages, et «Note sur les frontières de la Côte française des Somalis», 14 pages). En décembre 1952, Cheddeville affirme avoir identifié Ettaga, comme un petit oued en Erythrée nommé «Hêltaga» (ANOM, 3C19). Cette information est transmise au ministère par le gouverneur Sadoul en mai 1953 (ANOM, Affaires politiques 3694/1, lettre du 29/5/1953) sans qu'aucune suite ne soit donnée à cette proposition.

¹²⁶ ANOM, Affaire politiques 3691, «Frontière ouest (1938-1943)», lettre du 13/12/1944.

que fait courir au port un renforcement de la concurrence par celui d'Assab ¹²⁷. Mais le cheminement qui a amené à envisager un échange entre Afambo et cette zone dans le Nord n'apparaît pas nettement dans la documentation consultée. Les diverses propositions évoquées dans les instructions de novembre 1945 sont tracées sur la carte ci-dessous, qui indique aussi la «ligne des postes de 1939» selon une carte militaire française de 1942 ¹²⁸.



La commission mixte de délimitation tient sa première réunion le 26 novembre 1945. Du côté éthiopien, elle est dirigée par le colonel Kifle Ergätu ¹²⁹, et composée de Abebe Gabre-Tadik ¹³⁰ et Tadesse Yacob. Les membres français sont Michel Prétceille, le consul général en Éthiopie Sudreau, et deux militaires de la CFS : le commandant du Vachat et le lieutenant Morère.

¹²⁷ Voir par exemple le rapport d'inspection de la mission Dimpault en 1945 (ANOM, Contrôle 811).

¹²⁸ SAHT, 7H9/19.

¹²⁹ Ainsi présenté dans un courrier de 1944, alors qu'il participait aux négociations précédentes : le «colonel Kifle, directeur de la Sécurité publique au ministère de l'Intérieur, ancien élève de Saint-Cyr, c'est le fils de notre portier et pour lui, la Légation reste un peu la maison» (ANOM, Affaires politiques, supplément non coté CFE-2, «CFE Rétrocession - 1944», lettre de Blesson au MAE, 6/10/1944). En 1954, il est vice-ministre de l'Intérieur et pilote les négociations d'abornement (ANOM, Affaires politiques 3694/2, rapport du capitaine Prax, 24/3/1954). Il sera ministre de la Sécurité publique de 1961 à 1966 et ministre de l'Intérieur jusqu'en 1969 (Bahru Zewde [2002], p. 82).

¹³⁰ Il deviendra chef de la mission éthiopienne d'abornement à partir d'octobre 1947.

Il faudra trente-huit réunions supplémentaires pour que ses travaux aboutissent partiellement ¹³¹. Les cinq premières, jusqu'au 20 décembre 1945, sont principalement consacrées à des questions techniques et d'organisation, comme les itinéraires à utiliser, la forme des bornes à construire, les outils et méthodes géodésiques ¹³²... Ensuite les deux missions effectuent des reconnaissances séparées du terrain, avant de se retrouver le 25 février 1946 à Adélé. A la sixième réunion, il est décidé de commencer à «*procéder à la détermination géographique des points cités à la Convention du 20 mars 1897*». Pour y parvenir se pose la question des témoignages susceptibles d'être entendus : comment les recueillir et quelle valeur leur accorder ? La commission pense y consacrer la suite de ces travaux, mais la septième réunion, le 4 mars, est perturbée par un problème urgent : les «*Issas (...) croient que la délimitation des frontières leur interdirait le droit de transhumance, de pâturage, etc.*». Craignant sans doute une réédition des événements de 1934, les deux missions entreprennent d'expliquer aux chefs issas que leurs craintes ne sont pas fondées. Cela n'est probablement pas très facile, puisque la huitième réunion n'a lieu que trois semaines plus tard, le 23 mars.

Ce n'est qu'à la treizième réunion, le 25 avril, après un mois de négociations à Adele, qu'un accord sur les modalités des témoignages est trouvé. Les témoignages doivent aider à localiser les toponymes mentionnés dans la convention de 1897 : Rahalé, le Mont Daguén, Sablola, Gobad, Airoli, lac Abbe, Margada, lac Alli, Daimuli, Adghino Marci et Ettaga.

Si un accord est trouvé dès la quatorzième réunion, le 15 mai, sur l'identification de Sablola et Daguén, les discussions sur «Gobad» durent de la seizième réunion, le 20 mai, à la vingt-troisième, le 3 juin, sans parvenir à un accord. Le Gôb'aad n'est pas un lieu-dit mais un oued et une vaste plaine au sud-est de Dikhil. A la vingt-quatrième réunion, le 4 juin, la partie éthiopienne propose de passer à l'identification d'Airoli, ce que refusent les Français qui demandent que la commission fasse une proposition sur la question de Gôb'aad, en application de l'article 7 de la convention de 1945. Les discussions s'enlisent ensuite dans des questions de forme qui prennent la place du désaccord de fond jusqu'à la trente-quatrième réunion, le 29 juin, où les travaux de la commission sont suspendus ¹³³ sans qu'elle n'ait recueilli aucun témoignage.

Toutefois la dernière phase de discussion a permis de mettre en évidence les positions des deux parties. Elles définissent des frontières basées sur des légitimités très différentes. La France estime qu'elle suit «*la ligne des petits postes (...) qui fut défendue (...) par les autorités françaises contre les Italiens et contre les Anglais au moment de la période dite du blocus*» ¹³⁴, c'est-à-dire la frontière établie par l'occupation matérielle du terrain, selon les pratiques définies par l'Acte de Berlin de 1884. L'Ethiopie «*ne reconnaît pas et ne veut pas reconnaître toute frontière tracée unilatéralement par les autorités françaises*» ¹³⁵. Les

¹³¹ La plupart des originaux des trente-neuf procès-verbaux de la commission se trouvent dans ANOM, Affaires politiques, 3695/1, les autres figurent en copie. Les réunions et les procès-verbaux sont en français. Sauf autre indication, ce sont eux qui sont cités dans les paragraphes qui suivent.

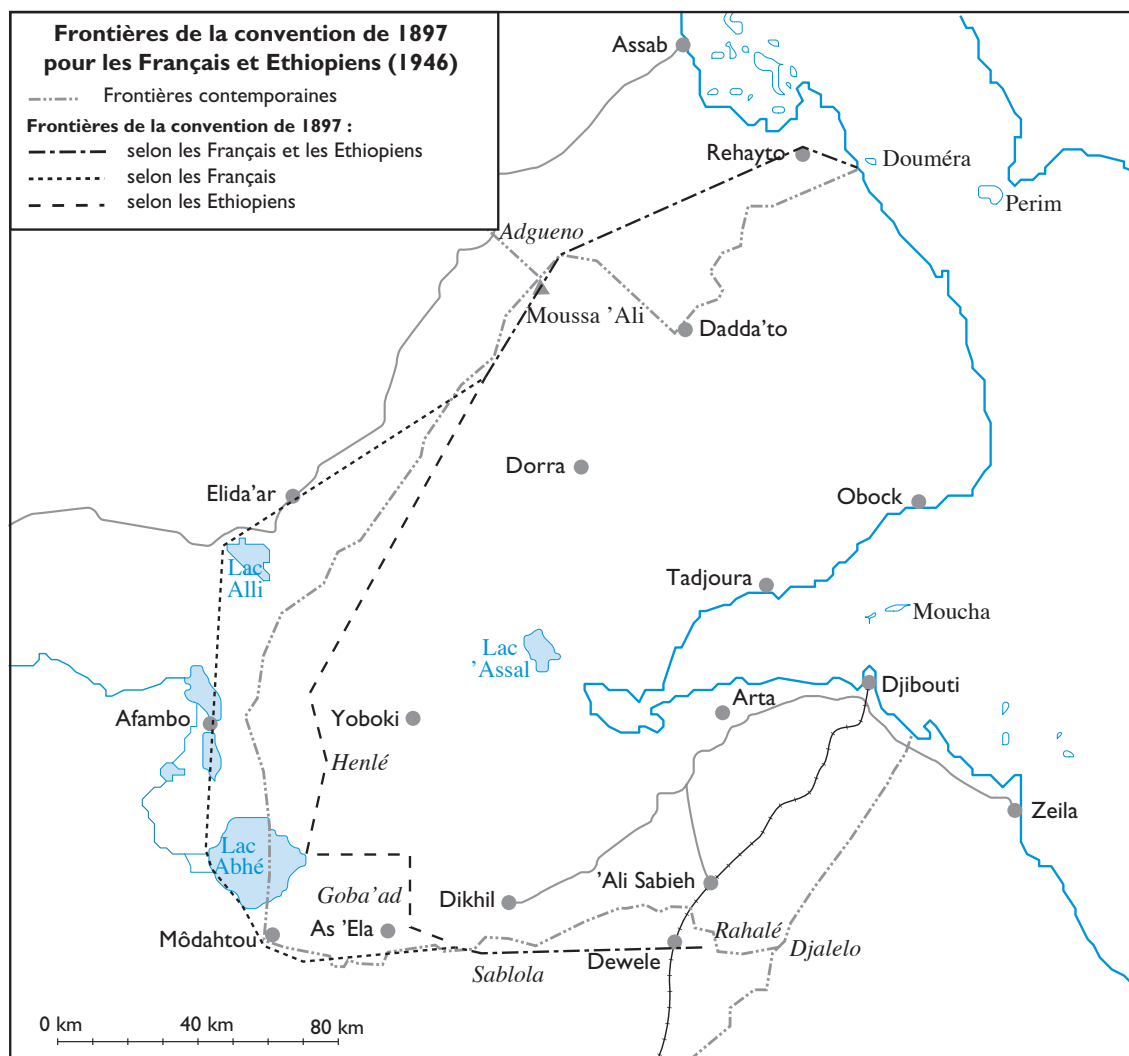
¹³² Peut-être faut-il voir l'expérience accumulée lors de la délimitation de 1934 dans la mise au point préalable de ces questions.

¹³³ Le procès verbal de la 34^e réunion est une copie, non un original.

¹³⁴ Note française annexée au procès verbal de la 31^e réunion.

¹³⁵ Note éthiopienne annexée au procès verbal de la 33^e réunion.

commissaires éthiopiens estiment que la frontière peut être établie par une analyse critique de la carte Chaurand qui mette en évidence la volonté des négociateurs de 1897, complétée par des témoignages d'habitants qui seuls permettent de valider les toponymes ¹³⁶. A l'appropriation coloniale, l'Éthiopie oppose la légitimité nationale définie par un accord entre égaux.



Les conclusions que la mission éthiopienne tire de ses analyses l'amènent alors à revendiquer une frontière plus à l'est au nord du lac Abhé, et plus au nord à l'est du lac que ne l'imaginaient les instructions ministérielles françaises de 1945. Les Éthiopiens revendiquent en fait tout le Gob'aad en plus de la zone des lacs. Une carte annexée au procès verbal de la trente-neuvième réunion permet de récapituler l'interprétation que les deux missions font de la convention de 1897 (voir la carte ci-dessus).

L'objet du désaccord est la partie du tracé située entre Sablola et Daïmoli. Les deux missions sont d'accord pour faire passer la frontière entre Rahalé et Sablola au nord de Dewele, sur la frontière de fait. Au Nord est représentée la ligne définie par la convention de 1897, ce qui ne signifie pas que l'une ou l'autre des missions considère qu'il s'agit de la frontière.

¹³⁶ Position développée dans les notes éthiopiennes annexées aux procès verbaux des 23^e et 33^e réunions.

Lors des négociations du troisième trimestre 1946, les relations se dégradent fortement entre du Vachat et Prétceille. Le premier écrit au gouverneur en mai que Prétceille, trop fatigué, fait n'importe quoi; il demande l'envoi d'un docteur pour le convaincre de se retirer ¹³⁷. De son côté, Prétceille dans une lettre manuscrite et personnelle au gouverneur où il tire un bilan des négociations, a ce jugement :

«Le commandant Du Vachat dont le caractère militaire manque totalement de souplesse ne participa plus effectivement aux travaux de la Mission depuis juillet. Pendant que nous discussions à Addis, il se livra à Djibouti au jeu sans gloire des intrigues et des médisances» ¹³⁸.

Mais ces divergences ne sont sans doute pas que de personnes. Elle correspondent aussi à des visions différentes des intérêts en jeu.

Durant la période d'interruption des discussions, les Français se divisent sur les solutions à défendre. Tous conviennent que *«la poursuite des discussions sur la position des points déterminés de la Convention de 1897 (...) aboutira en effet inmanquablement à établir que la frontière de 1897 passe par Eyroli (Dakka) et Mergada, autrement dit qu'elle coïncide avec la limite des terrains de parcours des tribus Assaïamara les plus entreprenantes»* ¹³⁹.

Les coloniaux – le gouverneur Siriex ¹⁴⁰, le commandant du Vachat – insistent sur la nécessité de conserver Afambo. Cette position est résumée dans une lettre du gouverneur envoyée fin août 1946 au ministère de la France d'Outre-Mer. Il y reconnaît qu'Afambo n'est pas un point de passage obligé entre l'Awsa et la CFS, mais :

«Sur le plan de notre sécurité, l'essentiel n'est donc pas de se maintenir à Afambo à tout prix, mais de faire passer la frontière le plus à l'ouest possible. (...) [En revanche] les territoires situés au nord-ouest de la ligne Logogola, Yaguere, Moussa Ali, peuvent être cédés aux Ethiopiens sans inconvénient. Nous les connaissons à peine et nous n'y avons jamais entretenu de postes» ¹⁴¹.

Il s'inquiète d'un compromis que Prétceille serait prêt à accepter, et propose, sur la suggestion de du Vachat, d'organiser un marchandage basé simplement sur les superficies, car

«Certains (...) points ne seront jamais déterminés d'une manière certaine. Les uns, comme le lac Alli, n'existent pas en réalité, et les autres ne répondent pas où ne répondent que très imparfaitement aux indications de la carte Chaurand. C'est le cas de Mergada (...) pas plus qu'il n'existe d'Airoli sur l'alignement Sablola-pointe sud du lac Abbe» (p. 4).

Cette négociation aurait comme objectif :

«de préserver :
- la plaine du Gobad dans sa totalité;
- la plus grande partie possible des terrains de parcours des tribus assaïamaras Oloto, Galaela et Adkalto;

¹³⁷ ANOM, Affaires politiques 3691, «Mission de délimitation des frontières franco-éthiopiennes - 1946», lettre du 28/5/1946. Il précise dans la même lettre qu'«Il n'y a aucun espoir actuellement de s'entendre avec les Ethiopiens sur la frontière minimum de nos instructions».

¹³⁸ ANOM, Affaires politiques 3693/1, lettre du 10/11/1946.

¹³⁹ ANOM, Affaires politiques 3691, lettre de Siriex au ministère FOM, 27/8/1946, p. 5.

¹⁴⁰ Qui écrivait déjà en octobre 1946 : «Je reste très inquiet et me méfie des "négociations" de M. Prétceille. La moindre concession dans le Gobad peut être mortelle pour nous», ANOM, Affaires politiques 3691, «Mission de délimitation des frontières franco-éthiopiennes - 1946», lettre du 30/10/1946.

¹⁴¹ ANOM, Affaires politiques 3691, lettre de Siriex au ministère FOM, 27/8/1946, p. 3.

région au nord-ouest de la ligne Logogola, Yaguere, Moussa Ali) où nous n'allons jamais» (pp. 7-8).

Prétceille, dans un rapport à peine plus tardif, explique sa logique de négociation et ses objectifs. Il estime qu'au vu d'une part :

«1° de la difficulté devant laquelle s'est trouvée la commission de déterminer sur le terrain les points cités à la Convention de 1897.

2° De l'intransigeance des commissaires éthiopiens.

3° De l'impossibilité pour les représentants français d'abandonner le point de vue initial puisque la ligne extérieure des petits postes militaires concrétisait notre façon d'interpréter la Convention pour les frontières»¹⁴³.

Et d'autre part que durant la période de négociations sur le terrain, les membres de la mission éthiopienne en profitaient pour :

«recueillir des témoignages favorables à leur cause¹⁴⁴. Ceci pour constituer un dossier qui à l'arbitrage aurait pu faire admettre une frontière ethnique, séduisante pour une conclusion d'expertise mais dont l'application aurait amputé la Côte Française des Somalis du Henlé et du Gobad» (p. 2-3).

Il considère que *«notre thèse présente deux points très faibles: la position d'Eirolé et celle de Mergada»* (p. 3) et qu'une solution transactionnelle est préférable à un arbitrage. La solution qu'il préconise est donc l'interruption des travaux de la commission et son transfert à Addis Abeba pour travailler à *«la base d'une frontière de compromis étudiée par les deux chefs de mission discutant entre eux»* (p. 3). Il ne précise pas que cela lui permet d'éloigner les commissaires coloniaux français qui restent en CFS, et de se rapprocher de l'ambassade et du soutien de la diplomatie.

Il envisage pour la forme un échange de Dewele contre Afambo, *«mais, si comme il faut s'y attendre l'intransigeance éthiopienne était irréductible au sujet d'Afambo»* (p. 5), il propose une ligne frontière qui est également représentée sur la carte ci-dessus. Il justifie ce tracé par la présence des points d'eau (Gannati : *«seule base d'abreuvement qui étant un passage obligé doit rester passage contrôlé»*, Ogag : *«seul point d'eau du nord des Gamare»*). Pour la frontière nord – qui n'est pas concernée par les travaux de la commission – il reprend la Convention de 1897 *«par Agueno Merci, Ettaga et à travers l'actuel territoire érythréen»*, sans mentionner Dadda'to ni les accords franco-italiens. Comme pour la région de Dewele, où il envisage encore une frontière au sud de Guéllilé, nous avons vu que cette position n'est plus soutenue par le gouvernement français.

Sa proposition est globalement toujours plus vers l'extérieur de la CFS que celle du gouverneur Siriex, sauf entre la rive nord du lac Abhé et Ogag, c'est-à-dire sur la ligne des lacs. Il est également légèrement moins ambitieux dans le Nord-Ouest, mais en réalité les Français sont d'accord pour estimer qu'il n'y a pas d'enjeux territoriaux dans la région, vers le «lac Alli» et la route Assab-Desse. C'est même là qu'ils tentent de trouver la «monnaie d'échange» nécessaire aux avantages qu'ils souhaitent obtenir. Par rapport

¹⁴³ ANOM, Affaires politiques 3691, «Mission de délimitation des frontières franco-éthiopiennes - 1946», lettre au ministère FOM, 17/9/1946, p. 2.

¹⁴⁴ SHAT, 7H13/1, rapport du lieutenant-colonel Chauveau, 15/2/1946 : *«Les Abyssins recherchent en ce moment l'emplacement de tous les anciens postes italiens sur notre territoire, ceci en vue de présenter à la Commission de délimitation des frontières des revendications éventuelles».*

aux demandes de 1945, c'est à la frontière Nord-Ouest que les demandes françaises ont le plus décalé vers l'est.

Les discussions reprennent le 17 juillet à Addis Abeba, entre les deux chefs de mission, et aboutissent au pré-accord qui motivera les inquiétudes du gouverneur Siriex que nous avons exposées ci-dessus ¹⁴⁵. En 1948, Prétceille écrira que c'est «*en août 1946 (...) par paliers successifs et au cours de longues négociations [que] nous avons pu arriver à réduire la "poche du Gobad"*» ¹⁴⁶, c'est-à-dire placer Môdahtou à l'extrême sud-ouest de la Côte française des Somalis et non en Ethiopie.

La première réunion formelle de la commission a lieu le 30 août. Les représentants français sont Prétceille et Sudreau, un diplomate, les militaires sont bien écartés. Les Ethiopiens sont toujours le colonel Kifle et Abebe Gabre Tadik. La commission devait terminer ses travaux avant le 5 septembre selon la convention de 1945, mais son mandat est prolongé de deux mois par les diplomates ¹⁴⁷.

Le 9 septembre, la mission française propose de formaliser le fait que la commission continuera ses travaux à Addis Abeba pour élaborer «*un projet commun d'entente sur une ligne d'ensemble de Djallelo à la mer Rouge*» ¹⁴⁸, c'est-à-dire une négociation avec des compensations territoriales et non une analyse de la convention de 1897. A la trente-huitième réunion, le 22 octobre, la mission française informe que lors de discussions diplomatiques entre le ministre éthiopien des Affaires étrangères – Aklilou – et l'ambassadeur français – de Blesson – a été «*exprimé le désir de voir la Commission formuler une recommandation commune*».

En effet, les diplomates ont repris les négociations et modifié les conditions de la délimitation, visant maintenant à élaborer une frontière transactionnelle. Suite à des discussions entre les chefs de mission, qui ne font pas l'objet de procès-verbaux, la trente-neuvième réunion, le 4 novembre, après avoir récapitulé les discussions, fait une proposition de «*ligne transactionnelle à recommander aux deux gouvernements*». Cependant il ne s'agit que d'une proposition partielle, «*du fait que les points de vue des Missions se sont révélés irréconciliables surtout entre Alailou et le point d'intersection du parallèle 11° 50' avec l'oued Garaba*». La proposition ne concerne donc que la partie sud (de Djalelo à Alaïlou, sur la rive nord du lac Abhé) et une ligne générale pour le nord-ouest («*par Daimoli et de ce point continue en ligne droite en direction d'Adgheno Marci*»). Pour la partie centrale, les missions proposent deux tracés différents, représentée sur une carte jointe au 1/400 000^e (voir ci-dessous). Cette carte indique une frontière nord Adgheno-Rehayto-Douméra, mais cette partie de la frontière ne faisait pas partie du mandat de la commission, l'Erythrée étant alors sous administration britannique. La commission indique là ce

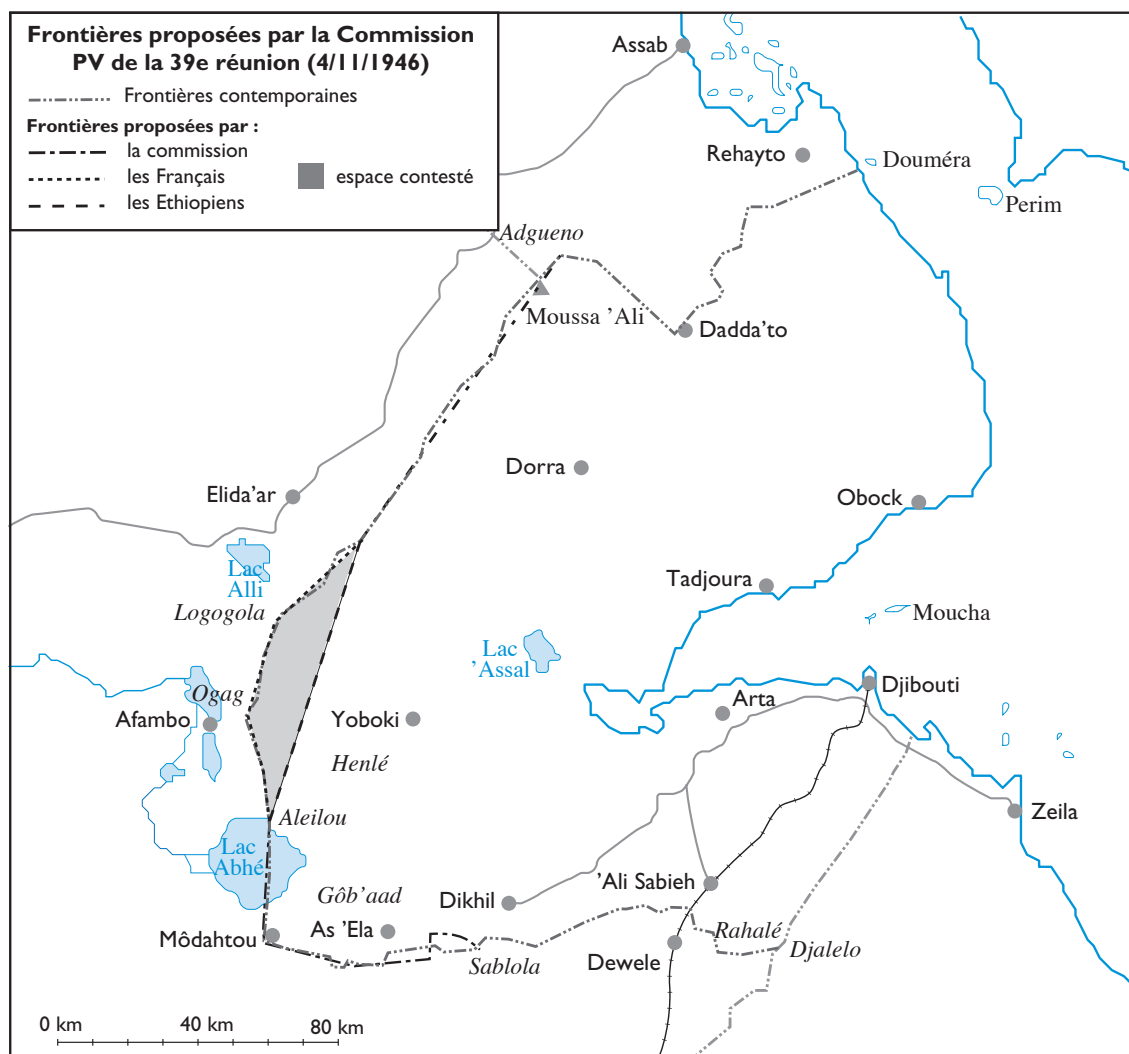
¹⁴⁵ Dans son rapport du 17/9/1946, cité, Prétceille précise à ce sujet : «*Au cours de très récentes entrevues, j'ai eu l'honneur de préciser au chef de la colonie les points de passages essentiels et il voulut bien convenir qu'une telle polygonale lui donnait tous apaisements*» (p. 4).

¹⁴⁶ ANOM, Affaires politiques 3692, «Mission d'abornement 1950», rapport de Prétceille au ministère FOM, 19/4/1948.

¹⁴⁷ Par le PV de la 35^e réunion du 5/9/1946, la commission «*attend les instructions de ses Gouvernements et décide de se tenir en contact permanent pour éviter toute interruption des travaux*». La décision est prise le 6 et datée du 5 (ANOM, Affaires politiques 3691, «Mission de délimitation des frontières franco-éthiopiennes - 1946», lettre de Blesson à MAE, 6/9/1946).

¹⁴⁸ PV de la 37^e réunion, 9/9/1946.

qu'elle estime être la frontière mentionnée dans la convention de 1897, sans se prononcer sur sa légitimité. Les Français ont fait ce qu'ils pensent être une concession : au nord du lac Abhé la frontière proposée passe à l'est du point Hadola qu'ils défendaient jusque là.



La frontière issue de cette longue négociation est proche de la frontière finale, à trois endroits près : la zone occidentale, la partie entre Sablola et Sankal au sud, et au nord vers le Moussa 'Ali. Ces trois secteurs vont faire l'objet de trois négociations successives, dont la dernière, sur le tracé le plus au nord et qui semblait le moins important, ne se terminera que sept ans plus tard.

L'accord de juin 1947 : dire la frontière

Si la Commission a terminé son travail sans avoir achevé sa mission, les négociations continuent entre les deux acteurs principaux : Kifle et Prétceille. Elles sont pilotées par les diplomates et les autorités coloniales en sont exclues de fait; au final c'est à peu près le tracé indiqué par la mission française qui est adopté ¹⁴⁹.

¹⁴⁹ Le détail de ces négociations se trouve peut-être dans les documents de l'Ambassade de France à Addis Abeba conservés aux Archives de Nantes que nous n'avons pu voir. Nous ne l'avons pas trouvé dans les archives coloniales, même si les Affaires étrangères rappellent dans une lettre du 18/1/1947 avoir «tenu informé» le ministre de la FOM.

Après des discussions en novembre et décembre ¹⁵⁰, les deux chefs de mission parviennent à un accord de principe qui est approuvé par Haile Selasse le 24 décembre 1946. Le 3 janvier 1947, de Blesson informe les Affaires étrangères ¹⁵¹ qu'après trois séances supplémentaires de négociations, un accord a été trouvé le 31 décembre sur «une ligne droite Aleilou-Aba» qui «nous assure (...) le contrôle d'une bonne partie de la plaine de Marmar» (p. 2). Il se félicite de ce que

«le résultat obtenu est beaucoup plus proche de nos options que de celles de nos partenaires» (p. 3) et signale que «la Ligne qui est maintenant soumise à l'approbation du gouvernement français est certainement plus avantageuse que celle dont les conversations entreprises sous l'occupation italienne permettaient de deviner le tracé. (...) Elle nous assure un certain contrôle sur les nomades assahyamara» (p. 5).

Il attribue ce succès à «des raisons de politique générale» qui renaient le gouvernement éthiopien de recourir à l'arbitrage, et à «l'identité de langage tenu à Paris et à Addis» (p. 4).

Le 18 janvier 1947, les Affaires étrangères informent les Colonies de «l'acceptation par les Ethiopiens de la ligne Logogola, Ogag, Aba et Aleilou» ¹⁵². Elles estiment «le tracé général de la frontière (...) satisfaisant [car] dans le secteur de divergence, notre tracé a été à peu près intégralement adopté». Elles déplorent certes que reste la «poche du Gôb'aad», qu'elles estiment de peu d'importance, et demandent donc l'accord des autorités coloniales sur ce tracé.

Dans un rapport de dix pages, daté du 17 décembre et rédigé à Paris, le commandant du Vachat propose d'abord une analyse détaillée de cette ligne-frontière ¹⁵³. Les cinq premières pages sont consacrées à défendre la frontière présentée par le gouverneur Siriex en 1946 et critiquer les choix de Prétceille ¹⁵⁴. Il dénonce particulièrement le «triangle de Gôb'aad», dont il craint qu'il puisse permettre la refondation du sultanat du Gôb'aad, sous la direction de l'ancien vizir exilé en 1930 à Madagascar, *hadj* 'Ali, proche des Ethiopiens depuis son retour d'exil (voir chapitre 3). C'est dans cette zone située en Ethiopie selon le projet approuvé en novembre, que se trouve Sankal, «le seul point d'eau permanent accessible aux Issa» à vingt kilomètres à la ronde (p. 2), et où se faisaient face des postes italiens et français avant la Guerre.

Il finit sa note en suggérant une renégociation globale de l'ensemble de la frontière et conclut qu'«il convient de ne jamais perdre de vue que pour tout Ethiopien, la frontière de l'Ethiopie est à la mer» (p. 10).

¹⁵⁰ Des négociations diplomatiques ont lieu également. Ainsi le 5 décembre 1946, une réunion sur ce sujet réunit au Quai d'Orsay, le directeur Afrique Levant du MAE, le chef du 3e bureau des Affaires politiques de la FOM et Akilou, ministre éthiopien des Affaires étrangères, sans qu'un tracé occidental puisse alors être trouvé (mémoire sans date (1947), ANOM, Affaires politiques 3693/1).

¹⁵¹ Une copie du courrier est dans ANOM, Affaires politiques 3693/1.

¹⁵² ANOM, Affaires politiques 3693/1.

¹⁵³ ANOM, Affaires politiques 3693/1, «note remise par Cdt du Vachat à M. Claf le 17 XII 1946» (mention manuscrite).

¹⁵⁴ Il conclut ainsi cette partie : «Les revendications de l'Ethiopie (...) portent sur 3450 kilomètres carrés (1/6 environ de la superficie de la colonie). En acceptant le tracé transactionnel du chef de la mission française, l'Ethiopie renoncerait à 1850 km² de territoires contestés en échange de l'acquisition de 750 km² (...). De son côté, la France abandonnerait 2350 km², dont 1600 en territoire contesté (...). La France lâcherait sans contre-partie une frontière qui a fait ses preuves contre une autre moins bien adaptée aux lignes naturelles du terrain et ouvrant son territoire au nord et au sud», p. 6.

Si les gouvernements ne sont certainement pas disposés à relancer une négociation générale de la frontière franco-éthiopienne commencée trois ans auparavant, du Vachat est cependant suivi sur un point : la «poche de Gob'aad». Une réunion au ministère de la FOM le 24 décembre 1946, en présence de Sirieux, de du Vachat et de représentants de la direction Afrique Levant du MAE décide de relancer la négociation avec l'Éthiopie sur ce point. Mais l'accord impromptu donné par l'Éthiopie sur la frontière ouest empêche la question d'être abordée ¹⁵⁵. Une nouvelle réunion rue Oudinot constate le blocage, mais au vu des «*dangers du tracé projeté dans le secteur sud*» ¹⁵⁶, et avec l'accord de la Défense nationale, elle décide de soumettre la question au Conseil des ministres, seule autorité ayant la possibilité de relancer une négociation.

Une note conjointe des ministres des Affaires étrangères et de la France d'Outre-Mer est donc rédigée pour préparer cette décision ¹⁵⁷. Elle analyse le tracé produit par les négociations, après avoir prévenu que «*dans son ensemble ce projet est acceptable (...) s'il n'y avait pas la question d'une petite "poche" ouverte sur la plaine de Gobad qui présente, des points de vue politique et sécurité, divers inconvénients*» (p. 1). Elle reprend à ce sujet presque mot pour mot les arguments développés par du Vachat en décembre, et finit par proposer l'ouverture de négociations :

«Il s'agirait d'obtenir que la France conservât la petite poche du Gobad - la frontière passant alors au sud de Sankal - moyennant quoi nous pourrions céder aux Ethiopiens un territoire sensiblement plus vaste situé immédiatement à l'est du précédent, au Nord de Sablola. De cette façon, la frontière se conformerait même mieux au terrain, étant reculée jusqu'à la ligne de partage des eaux, à quelques Kms plus au nord, entre le bassin du Grand Bara et celui de l'oued Dabadéra jusqu'à Saïd Gaban. (...) Deux saillants, l'un français, l'autre abyssin, se trouveraient ainsi supprimés et, sur toute la partie sud, le tracé de la frontière se conformerait à la ligne de partage des eaux en même temps qu'à la ligne de séparation des tribus» (p. 13).

La note parle d'éventuelles cessions dans la région Nord-Ouest, mais un paragraphe qui envisageait l'ouverture d'une zone franche dans le port est supprimé à la demande du président du Conseil ¹⁵⁸. Après l'approbation de cette note, les négociations reprennent en mai à Addis Abeba, entre de Blesson et Aklilou. Après que l'Éthiopie a refusé une zone au nord-ouest de la CFS, elle accepte de discuter d'un échange entre Sankal et Sablola. Elle le refuse le 14 mai, craignant une manœuvre française ¹⁵⁹. Les discussions reprennent alors entre Kifle et Prétceille, et certainement aussi entre diplomates, mais les archives consultées ne contiennent pas d'autres informations ¹⁶⁰. Cependant ces négociations sont

¹⁵⁵ Ces évolutions de la réflexion de l'administration françaises sont racontées dans un memorandum, dont une copie sans date (sans doute février 1947) ni signature se trouve dans ANOM, Affaires politiques 3693/1, joint à la note présentée en Conseil des ministres.

¹⁵⁶ Mémorandum cité, p. 7. Un rapport au ministre de la FOM parle d'«*une échancrure assez dangereuse au point de vue politique et sécurité*» (ANOM, Affaires politiques 3693/1, rapport du 13/2/1947).

¹⁵⁷ Dans ANOM, Affaires politiques 3693/1 ne se trouve qu'une copie de 17 pages, peut-être pas définitive, de cette note, où la partie sur le port est barrée.

¹⁵⁸ ANOM, Affaires politiques 3693/1, lettre du président du Conseil au ministre FOM, 11/2/1947, qui approuve le reste de la note.

¹⁵⁹ ANOM, 3693/1, lettre de Blesson au MAE, 17/5/1947.

¹⁶⁰ En ce qui concerne les frontières, la durée de conservation des archives avant une consultation libre est fixée à 60 ans, ce qui rend théoriquement celles de 1947 récemment consultables. Cependant, elles peuvent être mélangées à des documents plus récents, et n'être pas toujours mentionnées dans les inventaires. Ainsi les cartons des Affaires politiques 3691 à 3695 du ANOM ne sont pas mentionnés dans l'inventaire, car ils ont été récupérés récemment et leur communication est soumise à dérogation. Ce n'est que grâce à leur signalement par Evelynne Camara que j'ai

rapidement conclues, puisque le 28 mai, Kifle confirme un accord sur la frontière entre Tourtour et Arale-Koma ¹⁶¹, et le 3 juin 1947 un échange de note entre de Blesson et Aklilou permet de conclure la délimitation de la frontière, le long des points suivants :

Djalelo, Rahalé, In Assamo, Kor-Aour (point A1), la ligne de crête du mont Daguewein jusqu'à la passe de Syara Warabeleh, le poste de Guelilé, la cote 1033, Kabaiti, Tour-Tour, sommet de la colline Labi-Yar, au nord de la plaine de Tarasdala, Manda, (le poste et les points d'eau de Sankal et d'Ali Soulita se trouvant inclus en territoire éthiopien), ligne de falaise nord des monts Ouaralé en direction d'Aralé-Koma, passe de Bida, cote 661, Aslé, Morahtou, ligne droite à travers le lac Abbé jusqu'à Alailou, Aba, Ogag, Logogola, intersection du parallèle 11°50' avec l'oued Garaba, Daïmoli, ligne droite en direction d'Adgheno Marci, le point de trijonction entre l'Empire d'Ethiopie, la Côte française des Somalis et l'Erythrée devant être déterminé sur cette ligne (Daïmoli - Adgheno-Marci) à une distance de 60 kilomètres à partir de la côte de la mer Rouge, conformément à l'accord italo-éthiopien du 16 mai 1908 (voir carte jointe au procès-verbal de la 39^e réunion)».

Une nouvelle fois, c'est encore la demande française qui aboutit, avec l'échange de terrains dans le sud. La frontière est maintenant dite avec des mots, il reste à l'inscrire sur le terrain. L'échange de notes prévoit la mise en place d'une commission d'abornement qui doit marquer cette frontière, entre le 15 octobre 1947 et le 15 octobre 1948. Ce n'est qu'une fois le «*tracé définitif*» connu que la France compte appliquer la clause de l'accord de 1945 et évacuer le poste d'Afambo, bien qu'elle reconnaisse maintenant qu'il se situe en Ethiopie.

Marquer la frontière (1947-1955)

L'abornement de la frontière va durer près de huit ans. Une première phase a lieu entre octobre 1947 et mai 1953, qui permet la pose des bornes 1 à 89 entre Djalelo et Dirko Kôma, au Nord-ouest de la Côte française des Somalis ¹⁶². Une seconde phase, en 1954-1955 permettra de finaliser la frontière nord-nord-ouest et de poser les bornes 90 à 100. La frontière entre Dadda'to et Douméra reste non abornée, les délégués Ethiopiens refusent de s'en occuper, estimant être mandatés par l'Ethiopie et non par la Fédération créé par la décision de l'ONU de 1952 . Cette position signifie implicitement que l'Ethiopie place alors unilatéralement le point de trijonction nord à Dadda'to, limite de la frontière qu'elle reconnaît. La première réunion officielle de la commission d'abornement a lieu le 8 octobre 1947, après des conversations entre les deux chefs de mission, Michel Prétceille et Abebe Gebre Tadik ¹⁶³. Elle convient que «*pour les facilités d'accès à la zone frontière, les différentes bases successives seront également choisies en territoire de la Côte française des Somalis. Cette disposition entraîne la fourniture des escortes de sécurité par le gouvernement français*» ¹⁶⁴. Cette dernière disposition entraîne le premier report des travaux. La commission, installée à 'Ali Sabieh le 12 décembre, ne peut se réunir car les autorités françaises refusent le séjour en CFS d'un membre de la mission éthiopienne : Ousmael Waberi.

connu leur existence. La possibilité de l'existence d'autres cartons n'est pas à écarter.

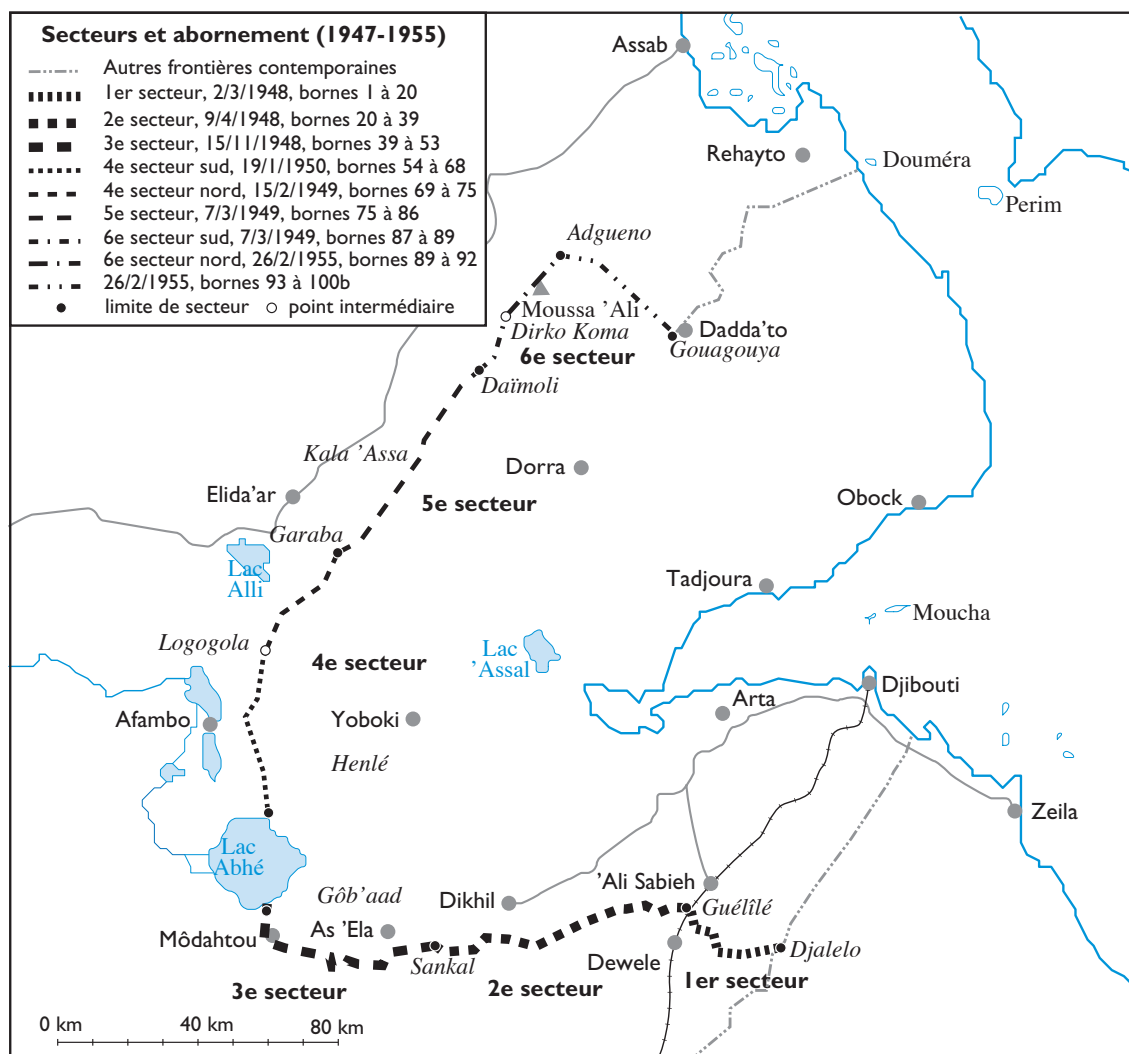
¹⁶¹ ANOM, Affaires politiques 3695/1, lettre du 28/5/1947.

¹⁶² «*Si au cours des travaux de la Mission de délimitation, la frontière fut discutée point par point, elle le fut mètre par mètre pendant les trois ans que dura la mission d'abornement*», rapport de Prétceille d'avril 1951, ANOM, Affaires politiques 3694/1.

¹⁶³ Les originaux des 16 procès-verbaux de la commission d'abornement entre 1947 et 1953 se trouvent dans ANOM, Affaires politiques 3695/1. Sauf indication contraire, ce sont eux qui sont cités dans les paragraphes suivants.

¹⁶⁴ PV de la 1^{re} réunion, 8/10/1947, p. 2.

Les Ethiopiens sont finalement contraints de prendre acte de ce que le séjour lui est refusé en CFS : les Français utilisent l'avantage que leur donne la position géographique de la commission et la logistique qu'ils lui fournissent.



La troisième réunion, le 2 mars 1948, décide la division de la frontière en six secteurs étudiés indépendamment ¹⁶⁵; les Ethiopiens s'occupent de la construction des bornes et les Français sont chargés de la réalisation des cartes.

Le 9 avril, les missions ont pu aborner les deux premiers secteurs (bornes 1 à 39). Elles constatent une divergence sur le troisième secteur, c'est-à-dire à l'ouest de la frontière sud, la zone de la «poche du Gâb'aad». Après une visite sur le terrain du 3 au 5 juin, un pré-accord est trouvé le 14 juin sur le troisième secteur, qui est validé lors de la huitième réunion, le 4 janvier 1949. A propos de cet accord, Prétceille écrit que les Français ont complètement réussi à faire aboutir leur revendication à propos de la frontière sud :

«Cette ligne donnait à la Côte des Somalis la possession d'un point d'eau à Sankal, l'entière indépendance du Gobad, la possession du Goulet de Bouskawa et la communauté

¹⁶⁵ Trijonction sud-Guélilé, Guélilé-Sankal, Sankal-lac Abhé, lac Abhé-oued Garaba, oued Garaba-Daïmoli, Daïmoli-trijonction nord (ANOM, Affaires politiques, 3692; et 3695, carte annexée au PV de la 7e réunion, 31/5/1948).

du point d'eau, la passe de Sira et l'éviction des Ethiopiens d'Aslé ainsi qu'un large dégagement du poste de Morahito»¹⁶⁶.

Entre temps les missions ont déterminé le point «Sankal», le 15 novembre. A Sankal même un accord est trouvé en décembre sur le partage du point d'eau, qui servira plus tard de modèle à Kalla 'Assa, au nord-ouest. Elles ont aussi étudié la limite septentrionale, et le 18 décembre 1948 déterminent que le point «Adgueno» se trouve à «Ass Koma». Cependant, *«l'absence d'un représentant des autorités occupant l'Erythrée»¹⁶⁷* empêche de déterminer le point de trijonction.

La commission détermine le tracé de la partie nord du quatrième secteur (bornes 69 à 75) le 15 février, et celui du cinquième secteur (bornes 75 à 86) le 7 mars 1949. Le 15 mai, la commission dans sa douzième réunion constate la fin de ses pouvoirs et dresse un état de ce qui reste à faire : déterminer le point de trijonction nord, la ligne entre Dir Koma et ce point, la partie sud du quatrième secteur (entre Aleilou et Logogola) ainsi que la *«rectification de la ligne aux environs du pont (sic) de Warabelé, de Bouskawa et de Kalla-Assa»* (p. 4). Le 31 octobre 1949, de Blesson écrit :

«Nous sommes parvenus vendredi à l'accord que nous souhaitions au sujet des points de Bouskawa, Ogag et Lula-Assa [sans doute Kala 'Assa]. Nous avons procédé aujourd'hui à un échange de lettres portant la date du 29 octobre et qui renouvelle pour cinq mois les pouvoirs de la commission, en consacrant les résultats obtenus»¹⁶⁸.

Le 21 novembre, dans sa treizième réunion¹⁶⁹, la commission procède à une *«rectification de la ligne frontière aux environs de Bouskasa et de Kalla-Assa»*, qui déplace les bornes 43 à 45 et ajoute les bornes 82bis et 82ter.

En septembre 1951, le gouverneur Sadoul demande encore le déplacement de la borne n° 10 à Warabele, mais surtout une modification de frontière à Afambo et la pose d'une borne sur le Moussa 'Ali¹⁷⁰. Le représentant français en Ethiopie, Roux, estime que seule la question du Moussa 'Ali a une chance d'aboutir¹⁷¹. Cependant l'insistance des autorités coloniales empêche de conclure, et l'indétermination au Nord permet de retarder l'évacuation d'Afambo. En avril 1952, le ministère de la France d'Outre-Mer explique au ministre des Affaires étrangères que l'évacuation «anticipée» d'Afambo mériterait deux compensations :

«1° - Le poste de contrôle que nous établirons sur notre nouvelle frontière pour remplacer Afambo est dépourvu d'eau. Il faudrait donc que le gouvernement éthiopien permette la construction d'une route d'accès au lac Oddoumi Bad et y autorise la libre circulation en tout temps et l'organisation d'un poste de puisage. (...)

2° - Plus au nord la nouvelle frontière passe à environ 35 kms de la route impériale Dessié-Assab. La jonction de cette route et du réseau français de la Côte française des Somalis revêt une grande importance du fait qu'elle permettrait de dévier vers Djibouti le trafic dont bénéficie actuellement Assab. Cette jonction qui a déjà fait l'objet d'études précises et

¹⁶⁶ ANOM, Affaires politiques 3694/1, rapport de Prétceille, 4/1951.

¹⁶⁷ PV de la 8^e réunion. Ce sont alors les Britanniques qui administrent l'Erythrée depuis 1941.

¹⁶⁸ ANOM, Affaires politiques 3695/1, lettre du 31/10/1949, sans doute aux Affaires étrangères.

¹⁶⁹ Pour les 13^e, 14^e et 15^e réunions, le commandant Labarsouque remplace Prétceille comme chef de mission. Il avait rejoint la mission à la 12^e réunion.

¹⁷⁰ ANOM, Affaires politiques 3694/1, lettre de Sadoul au ministère FOM, 15/9/1951 (copie dans SHAT 14H86/6).

¹⁷¹ ANOM, Affaires politiques 3694/1, lettre au MAE, 3/9/1951.

d'un engagement de la part du gouvernement éthiopien devrait être réalisée dans le même temps que le tronçon routier établi en territoire français»¹⁷².

En janvier 1953, le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, Maurice Schumann, écrit au ministre de la France d'Outre-mer que les relations franco-éthiopiennes «qui ne cessaient de s'améliorer (...) sont maintenant compromises par une minuscule affaire qui traîne depuis des années et que nous devrions régler en quelques minutes. (...) Je pense donc qu'il nous est pratiquement interdit de retarder plus longtemps la signature du procès-verbal de clôture»¹⁷³. Face à cette demande, le ministre de la France d'Outre-mer donne son accord, mais il précise dans un télégramme au gouverneur qu'en fait il continue à retarder la conclusion :

«Vous informe que sur insistance Affaires Etrangères ai donné accord pour signature protocole frontières. Cependant cet accord est assorti de condition au sujet Moussa Ali susceptible retarder sérieusement cession Afambo»¹⁷⁴.

La commission se réunit le 6 mai pour sa seizième réunion et rédige le procès-verbal récapitulatif¹⁷⁵, qui constate la «suspension des travaux de la commission par suite de l'indétermination de la frontière entre l'Ethiopie et l'Erythrée».

En décembre 1953, alors que le protocole n'est toujours pas signé – et les Français toujours à Afambo – le représentant français à Addis Abeba signale que l'Ethiopie envisage de saisir l'ONU si le transfert n'est pas effectué avant le 1^{er} mars 1954. Il ajoute :

«Je ne vois pas d'ailleurs comment nous pourrions continuer à défendre le point de vue de Djibouti que je m'étais efforcé, d'accord avec le Département, de soutenir au maximum pendant le printemps dernier»¹⁷⁶.

En réponse, Maurice Schumann, après avoir constaté qu'«il n'y avait aucun espoir d'obtenir des compensations soit dans la région des lacs, soit dans le triangle de Raheita, à l'abandon d'Afambo», lui précise sa ligne de conduite en ce qui concerne le dernier tronçon de la frontière :

«Vous demanderez à vos interlocuteurs d'accepter une frontière qui, de Dirko-Koma rejoindrait par la ligne des crêtes Adguéno-Garcy (ce lieu-dit représentant le point de trijonction), puis, s'infléchissant à l'est, atteindrait à Daddato la frontière déjà délimitée en 1901. (...)

Au cas où cependant vous ne pourriez obtenir la reconnaissance formelle de nos droits sur Adguéno-Garcy, vous pourriez accepter la thèse éthiopienne pour la détermination du point de trijonction, sous réserve que la frontière passe par la ligne des crêtes et en particulier par le sommet du Moussa-Ali.

Si cette dernière condition n'était pas acceptée, et si les Ethiopiens prétendaient s'en tenir à une frontière géométrique, sans rapport avec la configuration du terrain, vous pourriez, en toute dernière hypothèse, offrir que le point de trijonction soit fixé au sommet même du Moussa-Ali. Il serait ainsi reculé d'une dizaine de kilomètres en faveur des Ethiopiens et déplacé de 1500 mètres vers l'Ouest à notre profit. Cette proposition, qui va au-delà des demandes éthiopiennes, constitue la limite maxima des concessions que nous pouvons consentir. Elle ne se justifie à nos yeux que par l'intérêt de placer le point de trijonction en

¹⁷² ANOM, Affaires politiques 3694/1, lettre du 10/4/1952.

¹⁷³ ANOM, Affaires politiques 3694/1, lettre du 21/1/1953.

¹⁷⁴ ANOM, Affaires politiques 3694/1, télégramme du 31/1/1953.

¹⁷⁵ Il décrit en détail la frontière entre Djalelo et Dirko Kôma. 97 bornes la jalonnent (y compris les 43 et 55) : 55 au sud entre Djalelo et le lac Abhé et 46 entre Alailou et Dirko Kôma. Elles sont numérotés de 1 à 89, plus les 16bis, 17bis, 59bis, 60bis, 64bis, 66bis, 82bis et 82ter. Les emplacements de deux bornes ne sont pas indiqués alors qu'ils sont précisés dans les PV des 13^e (borne 43) et 14^e (borne 55) réunions.

¹⁷⁶ ANOM, Affaires politiques 3694/1, lettre au MAE, 16/12/1953.

un lieu dominant et de faire coïncider la frontière politique et la frontière géographique»¹⁷⁷.

Et le 9 janvier 1954, «*les Ethiopiens acceptent enfin de reconnaître Adgueno-Garcy comme point de trijonction et ceci en dépit de l'accord franco-éthiopien du 3 juin 1947. (...) Il ne restera plus qu'à tenter d'obtenir le sommet du Moussa-Ali*»¹⁷⁸. Mais les autorités coloniales espèrent encore changer les choses.

Le 9 janvier 1954, le ministre de la France d'Outre-mer écrit aux Affaires étrangères :

«Je déplore vivement que les engagements pris par votre Département nous contraignent (...) à entériner l'abornement de la frontière jusqu'à Dirko-Koma, c'est-à-dire à abandonner le poste d'Afambo, avant d'avoir acquis la certitude de la reconnaissance de nos droits sur Adgueno-Garci et le Moussa Ali».

Le protocole signé à Addis Abeba, le 16 janvier 1954, prévoit «*de procéder (...) à la restitution ou au transfert réciproque des territoires occupés par l'une ou l'autre des deux parties au-delà de la frontière déjà délimitée et abornée*» (art. 2), puis «*de faire procéder ensuite, dans le délai d'un mois après l'achèvement de l'opération de transfert (...) à la délimitation de la frontière de Dirko-Koma à Adguéno-Garci et de là jusqu'à Daddato*» (art. 3) puis à son abornement (art. 4).

Lors de la transmission du texte signé à la FOM, les Affaires étrangères se félicitent de sa signature et de la mention d'Adgueno :

«La signature de ce protocole va permettre aux relations franco-éthiopiennes de se développer dans une atmosphère de confiance. (...) L'accord qui vient d'être signé, s'il nous donne satisfaction pour Adguéno-Garcy, ne nous assure pas le sommet du Moussa Ali»¹⁷⁹.

La classe politique «djiboutienne» et les milieux coloniaux réagissent vivement à ce qu'ils appellent un «abandon». Le Conseil représentatif de la CFS demande son annulation¹⁸⁰. Mohamed Kamil, alors conseiller de l'Union française, appelle à la destruction des bornes. Le 25 janvier, le gouverneur Sadoul résume pour son ministre :

«La nouvelle de la cession à l'Ethiopie de toute une région que les Danakil considéraient traditionnellement comme partie intégrante de la Côte française des Somalis, et où ils possèdent leurs terrains de parcours, leurs pâturages et leurs puits, s'est répandue avec une extrême rapidité et des reproches acerbes sont adressés à l'Administration française accusée de les avoir "abandonnés" aux Ethiopiens»¹⁸¹.

Une campagne de presse est lancée, avec des articles dans *Le Monde*¹⁸² et *Le Canard enchaîné*¹⁸³, mais aussi *Rivarol* ou *Climat*¹⁸⁴, qui reprend la thèse «coloniale» de l'échange d'Afambo contre le chemin de fer.

¹⁷⁷ ANOM, Affaires politiques 3694/2, lettre du 24/12/1953, copie communiquée le même jour au ministère FOM.

¹⁷⁸ ANOM, Affaires politiques 3694/2, télégramme de l'ambassade en Ethiopie au MAE, 9/1/1954.

¹⁷⁹ ANOM, Affaires politiques 3693/2, lettre du 28/1/1954.

¹⁸⁰ Par un vote à l'unanimité moins une abstention, le 13/1/1954.

¹⁸¹ ANOM, Affaires politiques, 3993/2.

¹⁸² Article de Chedeville dans le numéro du 30/1/1954 (ANOM, 3C20 et Affaires politiques 3694/2) : «*Ces abandons n'auraient sans doute jamais eu lieu si le négus (...) ne s'était senti (...) soutenu par les dirigeants du chemin de fer*».

¹⁸³ Numéro du 2/12/1953 (ANOM, 3C20) : «*La Côte française des Somalis est l'un des plus petits de nos Territoires d'Outre-Mer. Mais il paraît que certains le trouvent encore trop grand. Et parmi ceux-là, on cite le nom d'un certain Michel Cote, le directeur du Chemin de fer franco-éthiopien. Son idée à celui-là est d'en céder une partie au Négus avec lequel il est tout ce qu'il y a de bien*».

¹⁸⁴ Ces deux derniers articles sont cités par Prax lors de la 3^e réunion de la deuxième commission d'abornement, 20/3/1954.

Le 29 janvier, le ministère de la France d'Outre-Mer s'inquiète de ce que les opposants au traité pourraient demander une «*ratification en forme comme le prévoit l'article 27 de la Constitution dans les cas de cession territoriales*». Il demande donc aux Affaires étrangères de lui

*«faire parvenir une note sur cette question afin qu'il soit bien établi que le protocole récemment signé fixant une frontière qui n'a jamais été délimitée jusqu'ici, il ne saurait y avoir juridiquement parlant "cession de territoire"»*¹⁸⁵.

Le 30 mars, l'Assemblée nationale rejette la demande de débat déposée par le député Magendie¹⁸⁶.

Afambo est remis à l'Éthiopie le 28 février 1954. Le procès-verbal qui le constate est signé par l'administrateur responsable du poste de Dikhil, non le militaire en charge du poste d'Afambo¹⁸⁷.

Le 17 mars 1954, la nouvelle commission mixte frontalière commence à Addis Abeba les travaux de délimitation de la frontière nord¹⁸⁸. La mission française est dirigée par le capitaine Paul Prax, et c'est toujours Abebe Gebre Tadik qui est le chef de la partie éthiopienne. Au cours des cinq premières réunions, le seul point d'accord est «*que la ligne de base du tracé de la frontière entre Agguéno-Garci et Daddato soit une ligne droite*». Pour le reste, les Français demandent que la délimitation parte de Dirko Koma, passe par le sommet du Moussa 'Ali puis au point 'Aduéno reconnu par la précédente commission. Les Éthiopiens proposent «*de déterminer sur le terrain le point d'Adgueno-Garci et d'aborder la frontière selon une ligne qui s'éloigne le moins possible de la ligne Daimoli-Adguéno-Garci*»¹⁸⁹. A sa cinquième réunion, le 23 mars, la commission s'en remet aux deux gouvernements. Avec succès, puisque le lendemain, à la sixième réunion, Abebe déclare que «*vu le peu d'importance de la surface en litige (...) il accepte de prendre Dirko-Koma comme point de départ de la délimitation*» et que pour Adgueno-Garcy il «*accepte celui qui figure sur la carte*». Une nouvelle fois ce sont les positions françaises qui aboutissent après l'intervention des politiques; les techniciens sont plus nationalistes.

Les missions se retrouvent sur le terrain début avril. Après avoir reconnu la zone, le 6 avril 1954 elles trouvent un accord sur une ligne frontière : Dirko Koma, Moussa 'Ali, Adgueno-Garci, Dalhi-Koma¹⁹⁰, confluent du thalweg des oueds Oué'ima et Gouagouya¹⁹¹. Paul Prax estime qu'il a «*dû accepter (...) de reporter la borne de Daddato à Gouagouya*»¹⁹² pour obtenir le Moussa 'Ali, ce qui est compensé par la borne de Dalhi-Koma.

¹⁸⁵ ANOM, 3C20/1, lettre de la FOM au MAE, 29/1/1954.

¹⁸⁶ Le ministre des Affaires étrangères, Georges Bidault, défend l'accord en séance : «*Si l'on compare la ligne qui vient d'être mise en cause à celle de nos demandes maxima, cette ligne nous prive, certes, de la rive occidentale du lac Abbe et de la ligne naturelle des lacs. Mais, par rapport aux lignes extrêmes de l'occupation de fait - je dis bien de fait et non de droit - la diminution est beaucoup moins sensible et, en revanche, elle nous assure au Nord le contrôle du versant est du Moussa Ali, important par ses pâturages et sa situation dominante*». La demande est rejetée (JO du 31/1/1954, p. 1490, un exemplaire se trouve dans ANOM, Affaires politiques 3694/2).

¹⁸⁷ L'original du PV se trouve dans ANOM, Affaires politiques 3693/2. Sur la copie gardée par l'administration militaire a été ajouté à la main : «*Nous avons honte pour EUX*», (SHAT 7H15).

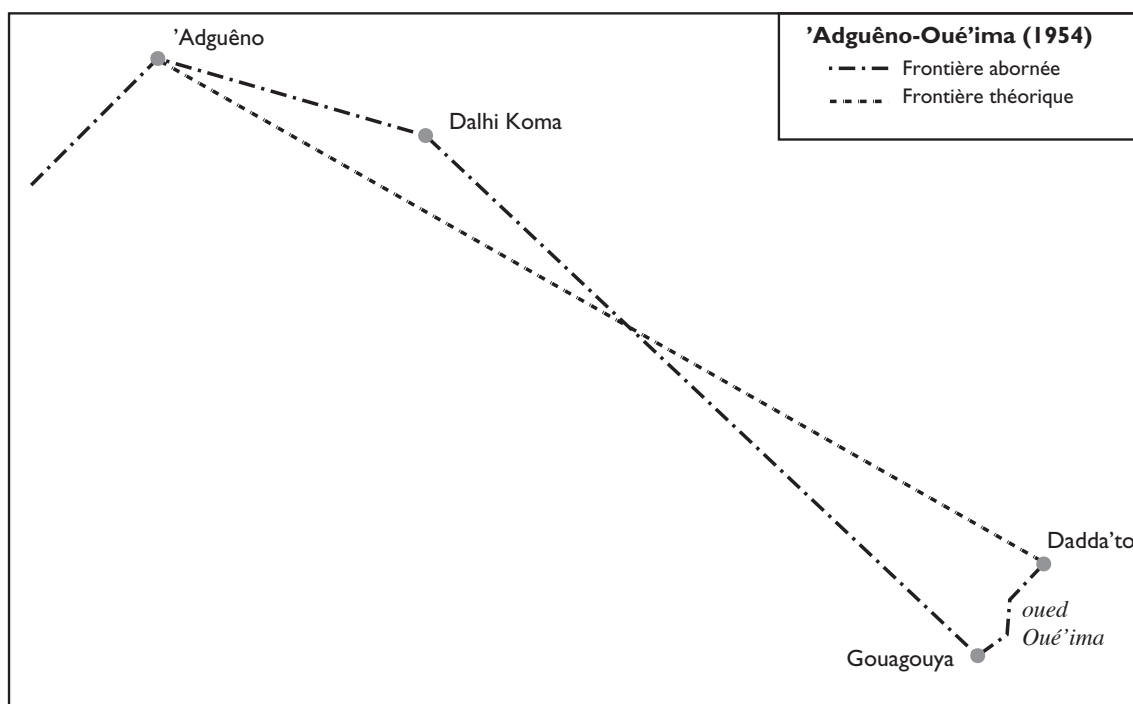
¹⁸⁸ Les originaux des procès-verbaux des 8 réunions sont dans ANOM, Affaires politiques 3694/2. Le rapport final du capitaine Prax, chef de la mission française, se trouve dans ANOM 3C19 et Affaires politiques 3695/2, avril 1955. Il contient des copies de nombreux documents antérieurs.

¹⁸⁹ PV de la 1^{re} réunion.

¹⁹⁰ Ce point n'est indiqué que sur la carte IGN de 1947.

¹⁹¹ PV de la 7^e réunion, 5/4/1954, signé le 6.

¹⁹² Rapport d'avril 1955.



C'est en décembre 1954 que le capitaine Prax envisage de revendiquer la zone de Rehayto, comme nous l'avons vu (voir *supra*, p. 231), mais dès janvier ce projet est abandonné. Début février 1955, cependant, le ministère de la FOM signale aux Affaires étrangères que l'Éthiopie refuse de traiter de la frontière entre Dadda'to et Douméra, estimant qu'elle regarde les autorités érythréennes. Les Français se demandent si l'Éthiopie ne voudrait pas en fait reconnaître non pas 'Aduêno mais Dadda'to comme point de trijonction ¹⁹³. Mais comme il s'agit d'une question qui ne regarde en fait que l'Éthiopie et l'Erythrée, fédérées depuis 1952, elle n'est pas plus étudiée.

La commission signe le huitième procès verbal le 26 février 1955 ¹⁹⁴. Il définit la position des bornes 89 (Dirko Koma) à 100 (Gouagouya) et ajoute trois bornes non numérotées dans la zone Ouest précédemment abornée, sur les pistes entre Kalahassa et Balho, Daouddaya et la route d'Assab, Logogola et la route d'Assab par Kimbere.

La délimitation concerne la frontière «de Dirko-Koma à Dadda'to», mais l'abornement s'arrête à Gouagouya, qui «représente le point terminal du tracé de la frontière» ¹⁹⁵. La frontière entre ce point et Dadda'to (soit environ trois kilomètres) n'est pas précisée dans le texte, non plus que la partie définie par le protocole franco-italien de 1901. La carte de Djibouti publiée par l'IGN en 1992 indique comme frontière l'oued Weima (sans doute son thalweg) entre Gouagouya et un point proche de Bissîdiro, puis une ligne droite jusqu'à Douméra dont l'île est coupée selon le même axe. Cette frontière n'a jamais été abornée. C'est dans cette zone que s'est déroulé un affrontement entre les forces érythréennes et djiboutiennes au printemps 2008.

¹⁹³ ANOM, Affaires politiques 3693/3, lettre du 7/2/1955. Comme nous l'avons dit, c'est bien le sens de la position des négociateurs éthiopiens. La carte éthiopienne de 1979 indique le sommet du Moussa 'Ali comme point de trijonction nord.

¹⁹⁴ Il est daté par erreur du 26/2/1954.

¹⁹⁵ PV de la 8^e réunion, 26/2/1955.

4-3 – Les frontières maritimes

Les mers ne sont pas des limites «naturelles», mais au contraire des lieux de passages et d'échanges. De par son étroitesse, la partie méridionale de la mer Rouge se prête particulièrement bien à ces situations, les relations entre ses deux rives précèdent les plus anciens temps historiques ¹⁹⁶.

La mer Rouge et son extrémité sud, Bab el Mandeb («la porte des lamentations»), représentent l'exemple parfait d'une discontinuité géographique porteuse de liens culturels, politiques, commerciaux... Les archéologues montrent la richesse des liens entre les territoires occidentaux et orientaux de la mer Rouge, symbolisés par la Reine de Saba revendiquée par les traditions éthiopienne et yéménite. Cette communion sera même par moment une union, les deux rives participant à la même entité politique à l'époque de l'empire axoumite. Leurs liens culturels et économiques restent importants tout au long de l'histoire.

L'ouverture du canal de Suez, en 1869, ajoute une dimension supplémentaire à cet espace, qui devient une route coloniale, partie d'une autre frontière. L'exploitation du pétrole proche-oriental (la première raffinerie de Bakou est ouverte en 1863, mais l'exploitation pétrolière dans l'Empire ottoman, en Irak et en Arabie, commence réellement aux environs de la Première Guerre mondiale ¹⁹⁷) modifie considérablement les relations géopolitiques, le rôle de la mer Rouge – donc celui de Djibouti – qui devient un poste de surveillance d'une artère commerciale vitale : la route du pétrole, entre les principaux consommateurs et les zones de production, point sur une frontière qui se parcourt.

Si Bab el Mandeb était déjà une zone de passage transversal et longitudinal, l'ouverture du canal de Suez augmente le rôle de l'un des axes, sur le modèle du détroit entre le Japon et la Corée analysé par Cécile Michoudet et Philippe Pelletier :

«Historiquement, le détroit forme un T dont la barre horizontale symbolise le passage entre la Corée et le Japon, tandis que le bâton vertical représente le point d'arrivée des échanges provenant de l'ouest et du sud-ouest (de la Chine, de l'Asie du Sud-Est et, plus loin, de l'Europe). Ce T se transforme en croix à partir du XIX^e siècle, avec le prolongement du bâton vers le nord-est à la suite de l'occupation russe de la Sibérie et la fondation de Vladivostok, le “Maître de l'Orient”, en 1860» ¹⁹⁸.

Nous retrouvons ici en partie les problématiques du «corridor ferroviaire», celle des frontières qui se parcourent, qui étendent la souveraineté, liées à des routes commerciales. Il ne s'agit pas seulement d'une limite, mais d'une zone de passage et de transit, d'une interface, comme l'est également le détroit de Malacca étudié par Nathalie Fau :

«Les fonctions du détroit sont cependant ambivalentes puisqu'il assure à la fois une séparation, tant physique que politique, et une mise en contact. Avant d'être envisagé comme une rupture, le détroit, et plus largement l'espace maritime, est un lien» ¹⁹⁹.

C'est dans ce cadre très général et très riche que nous allons étudier les frontières maritimes de Djibouti.

En droit international, la nature des frontières maritimes est différente de celle des frontières terrestres ²⁰⁰.

¹⁹⁶ Anfray (Francis) [1990].

¹⁹⁷ Nouschi (André), *Luttes pétrolières au Proche-orient*, Flammarion, Paris, 1970, Questions d'Histoire.

¹⁹⁸ Michoudet (Cécile), Pelletier (Philippe) [2004].

¹⁹⁹ Fau (Nathalie) [2007], p. 52.

²⁰⁰ La dernière convention internationale sur le droit de la mer est celle du 10/12/1982 dite de «Montego Bay», entrée en vigueur le 16/11/1994,. Elle est consultable sur <<http://www.un.org/french/law/los/index.htm>> et <<http://www.un.org/french/law/los/unclos/closindx.htm>>.

Si elles sont toujours comprises comme les limites de la souveraineté nationale, plusieurs niveaux différents de souveraineté ont été élaborés (eaux territoriales, eaux contiguës, zone économique exclusive...). Dans tous les cas, la frontière maritime est liée à la possession d'un littoral, insulaire ou continental :

«Jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, les frontières délimitant les eaux territoriales passaient à trois miles des côtes (1 mile = 1,863 km), ce qui correspondait à la portée des canons au 18^e siècle. A partir des années 50, certains Etats reportèrent leurs frontières maritimes à 12 miles»²⁰¹.

La démarcation précise de la frontière maritime est malaisée. D'abord le milieu marin se prête mal à l'abornage. Ensuite il faut définir le point de départ permettant de mesurer les distances, à savoir la ligne de plus basse marée, également difficile à délimiter. Enfin le calcul est encore plus délicat pour les baies et embouchures : quelle est la limite aval d'un fleuve ? La frontière maritime n'existe pas en soi, elle n'est que relative à une configuration terrestre qu'elle tente de reproduire²⁰².

Hors des détroits, au-delà de la frontière maritime on ne trouve pas l'autre mais le vide commun et partagé²⁰³. La frontière maritime est alors différente de la frontière terrestre en ce qu'elle n'est pas une liaison entre deux espaces, mais est ouverte sur une «non-souveraineté» commune à tous. Dans le cas des détroits, la limite des eaux territoriales entre les riverains – où s'exerce la pleine souveraineté de l'Etat – est la ligne médiane, qui est commune et donc ligne de contact : une «dyade»²⁰⁴. Cependant, dans les détroits la frontière est aussi parcourue longitudinalement. C'est ainsi que Philippe Pelletier écrit en évoquant des détroits asiatiques :

«Tandis que le dyade de la frontière terrestre évolue sur le plan de la double dimension, avec une ligne et des contacts de part et d'autre, en travers, la frontière maritime fonctionne en triade, en espace de trois dimensions puisque s'y ajoute le passage en long»²⁰⁵.

Cette approche permet de mettre en évidence la complexité frontalière de ces situations géographiques, et pour nous, cette analyse peut être appliquée plus généralement aux routes internationales, à toutes les frontières qui se parcourent.

Dans son ouvrage sur les frontières maritimes internationales, Georges Labrecque en tente une typologie, distinguant «les frontières actuelles - celles qui ont été formellement délimitées - et les frontières virtuelles», mais il constate que «le processus de délimitation maritime est beaucoup moins avancé qu'en

²⁰¹ Lacoste (Yves) [1982], p. 11.

Selon le *Petit Robert*, le «mille» est une «mesure anglo-saxonne de longueur (...) valant (...) 1609 mètres». Le «mille marin ou nautique» est «la 60^e partie d'un degré de latitude, soit 1852 m.».

3 milles : environ 5500 mètres; 12 milles : environ 22 kilomètres.

²⁰² Guichonnet (Paul), Raffestin (Claude) [1974], p. 40.

²⁰³ Une convention de 1958 a créé les «Zones économiques exclusives» avec une limite de 188 milles. La souveraineté, au moins partielle, des Etats s'exerce donc au total jusqu'à 200 milles des côtes (environ 370 kilomètres).

²⁰⁴ Le *Petit Robert* définit «dyade» (nom féminin) comme la «réunion de deux principes qui se complètent réciproquement». Pour Michel Foucher [1991], c'est «une frontière commune à deux Etats» (p. 40).

²⁰⁵ Pelletier (Philippe), «L'extrême Océan, enjeux territoriaux dans les mers entourant le Japon», in Taillard (Christian) (dir.), *Intégrations régionales en Asie orientale*, vol. 2, Les Indes Savantes, 2004, pp. 239-263, cité dans Fau (Nathalie) [2007], p. 47.

*matière terrestre et que les frontières maritimes actuelles sont très inégalement réparties»*²⁰⁶. Il finit par en proposer une définition :

*«La frontière maritime internationale est 1) une ligne de jure, 2) délimitée consensuellement 3) entre deux Etats 4) aux fins explicites de délimiter les zones de chevauchement 5) dans lesquelles ils exercent ou entendent exercer respectivement 6) leur souveraineté, leur juridiction exclusive et/ou leurs droits souverains 7) au delà du territoire terrestre et 8) jusqu'aux limites reconnues par le droit international.»*²⁰⁷

En ce qui nous concerne, il remarque : *«bien que l'importance de la mer Rouge comme voie internationale de navigation ait été accrue, notamment depuis la guerre du Golfe, cet espace maritime demeure indivis»*²⁰⁸.

Les rivages maritimes de Djibouti se développent sur environ 370 kilomètres linéaires²⁰⁹, alors que les frontières terrestres contemporaines mesurent environ 590 kilomètres²¹⁰. Une partie de ces côtes seulement servent à la définition d'une frontière maritime internationale, dont une partie recouvre un détroit régi par la partie III de la Convention sur le droit de la mer de 1982. L'autre partie des côtes djiboutiennes, les rivages du golfe de Tadjoura, forment une frontière entre les parties nord et sud de la colonie qui ne sont jointes par une route qu'après l'indépendance. Cependant, s'il ne s'agit pas d'une frontière linéaire internationale, c'est bien dans le golfe que se trouvent la plupart des points d'accès maritimes internationaux du territoire : la frontière d'usage ; c'est pourquoi nous l'étudierons ici.

Délimiter la frontière maritime internationale

Comme nous l'avons vu au premier chapitre, la première frontière du territoire dans le traité de 1862 est maritime : ce sont *«les ports, rade et mouillage d'Obock»* qui définissent l'espace cédé. Mais après la fixation des points côtiers frontaliers nord et sud en 1888 et 1891, il n'est pas procédé à d'autre délimitation des frontières maritimes pendant quarante ans. En février 1930, le ministère des Colonies adresse une lettre circulaire aux gouverneurs : la Société des Nations a lancé une étude sur la nationalité des eaux territoriales, à laquelle les Etats doivent répondre. C'est pourquoi, le ministère souhaite disposer de cartes des eaux territoriales²¹¹. Il rappelle à cette occasion que le principe des *«trois milles marins à partir de la laisse de basse mer»* pour la définition des eaux territoriales a été étendu aux colonies par la loi du 1^{er} mars 1888, modifiée par la loi du 30 mars 1928, rendue applicable aux colonies par un décret du 22 novembre 1928.

Dès le 6 mars, le gouverneur répond en évoquant uniquement le golfe de Tadjoura, qui n'est pas à première vue une frontière maritime internationale, étant totalement inclus dans les eaux territoriales. Il s'agit alors d'abord d'affirmer la souveraineté française sur cet espace interne :

²⁰⁶ Labrecque (Georges) [1998], p. 19.

²⁰⁷ Labrecque (Georges) [1998] p. 38.

²⁰⁸ Labrecque (Georges) [1998] p. 324. Depuis la parution de cet ouvrage, la zone autour des îles Hanish a été délimitée.

²⁰⁹ Jouffrey (Roger), «Djibouti, an III de l'indépendance», *Afrique contemporaine*, 1-2/1981, n° 113. En 1947, le capitaine Muller parle de 250 km de côtes (SHAT, 7H15/11), le mode de calcul est sans doute différent.

²¹⁰ Calcul effectué d'après des données dans ANOM, Affaires politiques, 3695/1.

²¹¹ ANOM, 2E4, lettre du 10/2/1930.

«Primo golfe Tadjourah tout entier constitue baie historique où depuis 1884 France a exercé seule police et droit de pêche. Délimité à l'est par ligne droite déterminée par pointe ras-Bir et pointe est île Moucha. Cette ligne se raccorde à la limite eaux territoriales déterminée par côte et grand banc à l'est île Moucha. Secondo rades Djibouti, Obock, Tadjourah sont incluses dans golfe Tadjourah»²¹².

Une étude plus poussée est menée par l'ingénieur en chef des Travaux publics de la colonie, qui propose une identification des limites en décembre 1930 : il définit les points terrestres qui permettent d'indiquer la limite des eaux territoriales. Pour la côte au sud du golfe, il se contente de tracer une ligne droite entre deux points sans se soucier du détail du tracé côtier ni des petites îles. Pour le golfe lui-même, il prend en compte les îles qui se trouvent au milieu pour les contourner par l'est. Enfin, au nord, il suit le détail du rivage, sans le préciser mais en y incluant les îles :

«Pour l'étendue nécessaire pour les eaux territoriales et la zone contiguë, il faut prévoir : dans la direction du S.E., une perpendiculaire à la direction générale de la côte Zeilah-Djibouti, partant de la frontière Franco-anglaise (puits indivis de Haloul). Dans la direction du N.E.E partir des trois milles marins de laisse de basse mer en direction des îles Mouscha, jusqu'à l'intersection avec une diagonale tirée de l'Usine des Salines de Boulaos vers une distance de 3 milles marins des récifs est de Muscha, contourne ensuite les groupes de Mascali Muscha et Trois Frères à une distance de 3 milles marins jusqu'à l'intersection avec une diagonale tracée du phare de Muscha à la pointe d'Oroboru (à l'ouest d'Obock) et suivre ultérieurement la direction générale de la côte à distance de 3 milles marins jusqu'à une perpendiculaire tracée au Ras Doumeirah (frontière franco-italienne)»²¹³.

C'est mot pour mot cette définition des eaux territoriales que le gouverneur transmet au ministère en janvier 1931. Ce n'est pas réellement la frontière qui est alors définie, mais simplement une limite. En effet, s'agissant d'un détroit, plusieurs éléments doivent être pris en compte dans la définition frontalière : d'abord la ligne de partage des littoraux riverains, mais également les chenaux de navigation définis par des conventions internationales, qui organisent le libre passage longitudinal de la frontière²¹⁴.

En 1935, une instruction du ministère de la Marine *«pour MM. les commandants des bâtiments en stationnement à Djibouti»*²¹⁵ précise encore que la limite des eaux territoriales est à trois milles en temps de paix, mais est étendue à six milles en cas de guerre. Elle ajoute que la paix est maintenue tant que le ministère n'informe pas de la guerre, et que si une manifestation de guerre est constatée, il faut seulement en informer le gouvernement.

Nous n'avons pas trouvé de définition postérieure des eaux territoriales dans les archives coloniales, jusqu'à ce que, deux ans après son indépendance, la République de Djibouti définisse ses frontières maritimes par la loi 52/AN/78 du 9 janvier 1979, dont voici la version en anglais publiée par les Nations unies. Elle étend les eaux territoriales à douze milles, et précise la situation du golfe de Tadjoura et du détroit de Bab el Mandeb :

²¹² ANOM, 2E4, lettre du gouverneur au ministère, 6/3/1930.

²¹³ ANOM, 2E4, note du 12/12/1930.

²¹⁴ Voir Nathalie Fau [2007].

²¹⁵ SHM, 1BB2, 201, note sans date.

«Article 4

The territorial sea extends 12 nautical miles from the baselines. The baselines used to measure the breadth of the territorial sea are the low-water line as well as the straight baselines and the closing lines of bays.

The closing lines of bays used to determine the baselines from which the breadth of the territorial waters adjacent to the territory of the Republic are measured are, for the Gulf of Tadjourah, the lines joining points A and B and points B and C, defined as follows:

Point A: Point north of the mouth of Oued Dalley (latitude 11°50, 40N; longitude 43°05, 10E); Point B: Lighthouse of Musha Island (latitude 11°43, 90N; longitude 43°12, 80E); Point C: Point south of the Oued Aatar (latitude 11°30, 20N; longitude 43°15, 50E). (...)

Section IV - Maritime frontiers - Article 15

The maritime frontiers of the territorial sea, the contiguous zone and the economic zone between the Republic and a neighbouring State whose coasts are adjacent to or opposite those of the Republic shall be determined by agreement with that State.

Pending the conclusion of an agreement to determine the maritime frontiers, the latter shall not extend beyond a median line between the two States or beyond a line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of the Republic and of the State in question are measured.

The provisions of this Law shall not modify the international rules of navigation in the Straits of Bab El Mandeb» ²¹⁶.

Si l'on reprend la définition de Georges Labrecque, il ne s'agit toujours pas d'une «frontière maritime internationale» mais de la fixation unilatérale de la ligne côtière permettant d'identifier une éventuelle limite territoriale, en attendant un accord avec les pays riverains, qui étaient alors les deux Yémen, unifiés en 1990. En mai 1989 les Etats-Unis ont protesté contre cette fixation de la ligne littorale, l'estimant trop large ²¹⁷.

Cette limite inclut les îles du golfe du Tadjoura, mais ne parle pas des autres îles, au nord ou au sud, est-ce parce qu'il est évident qu'elles sont soumises à la souveraineté djiboutienne ²¹⁸ ? De même la ligne géométrique au sud est abandonnée, la seule limite indiquée, sans plus de précision, est la ligne de basses eaux. La frontière maritime internationale de Djibouti reste encore indéterminée.

Bab el-Mandeb : parcourir la frontière

Pour le détroit de Bab el-Mandeb, débouché méridional de la mer Rouge, les modalités d'utilisation et les règles de circulation sont régies par les conventions internationales et la réglementation élaborée par les Etats riverains. Le parcours longitudinal de la frontière maritime de Djibouti est ainsi décrit par un analyste de la marine nationale française en 2004 :

«D'une largeur de 9 milles nautiques, [Bab el-Mandeb] est recouvert par les eaux territoriales de Djibouti, du Yémen et de l'Érythrée. Le trafic qui l'emprunte est pratiquement celui du canal de Suez, c'est-à-dire 37 navires par jour dont 7 pétroliers. Il faut remarquer parmi les transits des navires de guerre ceux des porte-avions nucléaires qui passent de la Méditerranée à l'océan Indien et vice versa.

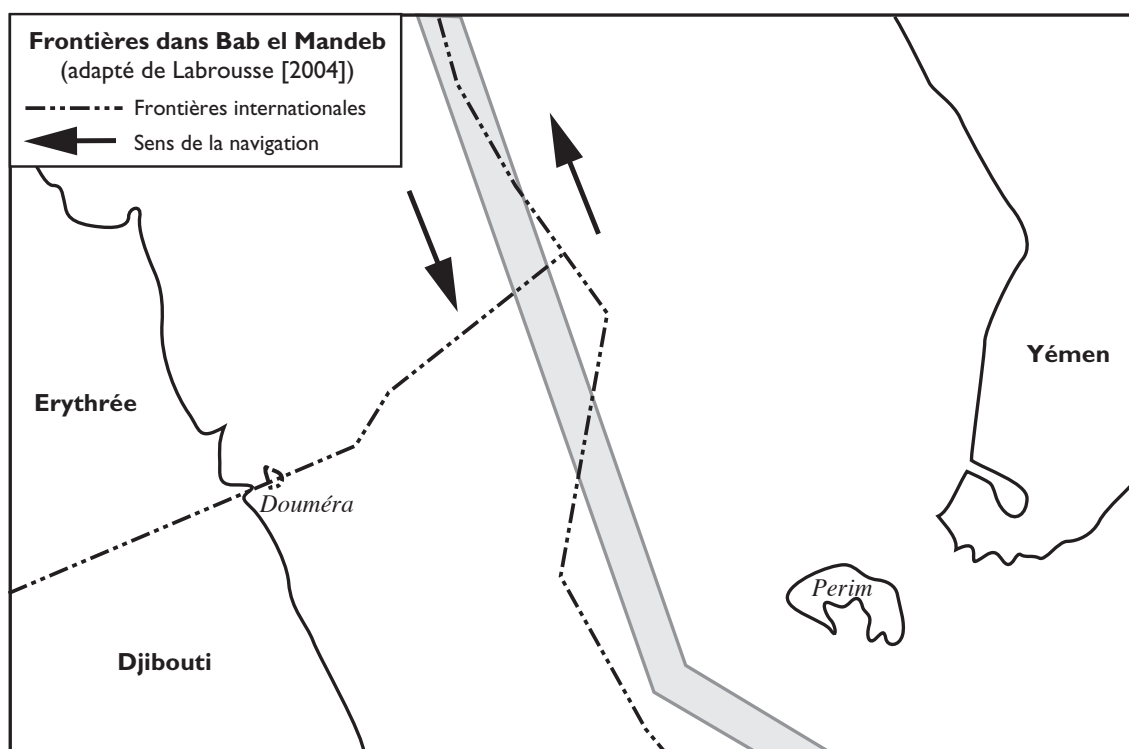
²¹⁶ <www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DJI_1979_Law.pdf>. Cette loi n'est pas publiée sur le site du *Journal officiel* de la République de Djibouti <www.presidence.dj>. Elle a été précisée par le décret n° 85-048, du 5 mai 1985 (<<http://www.presidence.dj/jo/1985/decret%2085-048.htm>>).

²¹⁷ Cité dans une étude du Département d'Etat, *Limits in the Seas - Djibouti – Oman Straight Baselines Claims*, No. 113, 22/4/1992, Office of Ocean Affairs, United States Department of State, Washington D.C. 20520, <www.state.gov/documents/organization/58382.pdf>

²¹⁸ La question de la souveraineté des îles Hanish en mer Rouge a donné lieu à un conflit en 1995 entre l'Erythrée nouvellement indépendante et le Yémen. Après un arbitrage international en octobre 1998, cette frontière maritime est délimitée en décembre 1999 (Chagnollaude (Jean-Paul) et Souiah (Sid-Ahmed) [2004]).

Classé par la Convention sur le droit de la mer comme “Déroit servant à la navigation internationale” le régime du passage en transit dans Bab El Mandeb n’affecte à aucun égard le régime juridique des eaux de ce détroit, ni l’exercice par les États riverains de leur souveraineté ou de leur juridiction sur ces eaux, les fonds marins correspondants et leur sous-sol, ainsi que sur l’espace aérien surjacent. (...)

Cependant, ces États ne doivent pas entraver le passage en transit et ne peuvent suspendre ce droit de passage. Un système de séparation de trafic (Vessel Traffic Management System, VTMS) a été établi par le Yémen à travers Bab El Mandeb en liaison avec Djibouti. Les tâches de police sont partagées entre les deux pays, et ont fait l’objet d’un accord en juillet 1995»²¹⁹.



La frontière maritime ici dessinée n’est qu’indicative²²⁰. La frontière maritime entre ces deux pays n’a pas été précisée par un accord international autre que les conventions générales.

Le golfe de Tadjoura : frontière maritime interne et internationale

Outre cette frontière maritime théorique, il en existe une autre, pratique : les endroits où les navires peuvent accoster. Très rapidement les autorités coloniales identifient des lieux où transite le trafic traditionnel des échanges entre la Corne et le Yémen. Ce commerce, en partie «illégal» (armes, esclaves, contrebande diverse...) et non contrôlé, est difficile à réprimer, du fait du manque de moyens qu’y consacre l’administration, qui se contente d’exhortations²²¹.

A partir du milieu des années 1920, en même temps qu’est entreprise la prise de possession effective de l’intérieur du territoire (voir chapitre 2-3), le contrôle des accès maritimes est relancé avec deux axes : des

²¹⁹ Labrousse (Henri), «La mer Rouge, enjeu stratégique», *Défense nationale*, janvier 2004.

²²⁰ La carte jointe à l’étude citée indique par erreur que la frontière entre l’Erythrée et Djibouti aboutit à Rehayto.

²²¹ ANOM, 3G2, «Correspondance générale (1901-1917, 1919)», lettre du gouverneur au chef de poste d’Obock, 28/10/1904 : «je compte donc sur votre bonne volonté et sur toute votre activité pour empêcher la contrebande des armes sur la côte du golfe de Tadjourah».

textes définissent un cadre juridique à la «frontière maritime réelle» – les points d'accès maritimes du territoire –; des outils de contrôle de l'espace maritime sont mis en œuvre.

Dès 1896, un arrêté régleme la navigation entre Raïssâli et Douméra, c'est-à-dire toute la côte au nord du golfe de Tadjoura ²²³, afin de simplifier le contrôle de la contrebande et de limiter la frontière réelle au golfe lui-même. Le 18 septembre 1935, un arrêté rend obligatoire un laissez-passer pour débarquer dans les ports d'Obock et de Tadjoura. Ces documents sont délivrés gratuitement par les chefs de poste. Il s'agit d'une part de contrôler la circulation intérieure nord-sud des populations, mais aussi de n'autoriser que le port de Djibouti comme frontière maritime internationale.

«La nécessité d'exercer un contrôle plus étroit sur les navires et embarcations faisant des opérations sur la côte des Danakils du golfe de Tadjourah a fait décider officiellement que les deux ports d'Obock et de Djibouti resteraient seuls ouverts directement. Il ne s'agit point, en effet, de blocus ou de fermeture de Tadjourah et de la Côte, mais seulement de l'obligation pour tout navire de toucher à l'aller et au retour à Djibouti» ²²².

Le 24 novembre 1924, un arrêté interdit la navigation entre Raïssâli et Douméra, c'est-à-dire toute la côte au nord du golfe de Tadjoura ²²³, afin de simplifier le contrôle de la contrebande et de limiter la frontière réelle au golfe lui-même. Le 18 septembre 1935, un arrêté rend obligatoire un laissez-passer pour débarquer dans les ports d'Obock et de Tadjoura. Ces documents sont délivrés gratuitement par les chefs de poste. Il s'agit d'une part de contrôler la circulation intérieure nord-sud des populations, mais aussi de n'autoriser que le port de Djibouti comme frontière maritime internationale.

Le 22 juillet 1970, un arrêté précise encore que *«le port de Djibouti est le seul port du TFAI ouvert au trafic international»*. Il ajoute que *«l'aérodrome de Djibouti est le seul terrain d'aviation du TFAI ouvert au trafic international»*, définissant ainsi un nouveau point d'accès frontalier mais pas une nouvelle frontière, car l'espace aérien est délimité par les frontières au sol.

Pour assurer le contrôle effectif des eaux territoriales, il est nécessaire de disposer de navires adéquats. En 1902, le commandant du «Scorpion», qui effectue une mission en mer Rouge recommande l'installation permanente d'un navire militaire, mais la Marine estime ne pas en avoir les moyens ²²⁴. En 1919, la Marine refuse de nouveau l'envoi d'un navire à Djibouti, pour des raisons budgétaires. En 1921, un rapport d'inspection estime que la surveillance des eaux territoriales *«est aujourd'hui inexistante»* ²²⁵. En 1922, un navire anglais capture un boutre contenant vingt-six esclaves embarqués à Tadjoura ²²⁶. En février 1923, une vedette des douanes subit des coups de feu en tentant de contrôler un navire à Tadjoura ²²⁷. En mai 1923, en conclusion d'un rapport sur le trafic des esclaves, le gouverneur Lauret demande l'envoi d'un bateau armé dans le golfe de Tadjoura ²²⁸. En septembre 1923, un stationnaire, l'avis «Diana», est affecté à Djibouti ²²⁹ en partie pour surveiller le trafic maritime du territoire, et en particulier pour lutter contre le commerce des armes et des esclaves. Mais il n'est pas adapté à sa

²²² ANOM, Affaires politiques 123/3, instructions provisoires du 18/2/1896.

²²³ La légalité de cet arrêté sera discuté, sans qu'il soit annulé (ANOM, Contrôle 806, mission Merly, rapport n° 58, 14/4/1925). En revanche, a-t-il été appliqué ?

²²⁴ ANOM, Affaires politiques 124/1, rapport du commandant du «Scorpion», 27/5/1902, et lettre des Colonies au MAE, 18/8/1902.

²²⁵ ANOM, Contrôle 805, mission Leconte, rapport 58, 28/4/1921, p. 15.

²²⁶ Marine, 1BB3-14, «Afrique 1923», lettre de l'ambassadeur de France à Addis Abeba (de Coppet) au MAE, 1/10/1923.

²²⁷ CAM, 3G3, «Correspondance (1923-1955)», lettre du chef des districts au chef de poste d'Obock, 17/2/1923.

²²⁸ ANOM, Affaires politiques 696, «Traite d'esclaves 1923-1927», lettre de Lauret au ministère, 18/5/1923.

²²⁹ Selon Marine, 1BB3-14, «Afrique 1923», Djibouti devient en 1922 : la «station navale de la mer Rouge».

mission : navire à vapeur, il a besoin de 15 heures de chauffe avant de pouvoir appareiller, et son tirant d'eau lui interdit l'approche des côtes. Par ailleurs, il ne reste pas à demeure en CFS – ses marins se plaignent du climat de la mer Rouge ²³⁰ – et est souvent envoyé en mission loin de la colonie (voir chapitre 7-4).

Finalement, l'achat d'un boutre armé à moteur est décidé pour 1925. Dès octobre 1924, le gouverneur demande l'autorisation d'en effectuer l'acquisition par anticipation ²³¹, mais c'est seulement au début de 1925 qu'est acheté un «boutre mixte, à voile et à moteur, blindé, armé de canons de 37 mm et d'une mitrailleuse» ²³², le *Saint-Elme*. En 1926, les Colonies justifient son utilité auprès des diplomates:

«La police du littoral est (...) assurée par un boutre à moteur, armé de mitrailleuses, qui peut, à la faveur de son faible tirant d'eau, suivre jusqu'au abords immédiats des côtes les embarcations indigènes suspectes et assurer la surveillance de la navigation beaucoup plus utilement que les bâtiments de guerre français ou britanniques» ²³³.

Mais il n'est pas assez rapide pour assurer la chasse aux boutres, et un aviso, le *Baccarat* participe aussi épisodiquement au contrôle. Cependant, malgré la présence des deux navires, en octobre 1927 un convoi d'esclaves parvient à être embarqué pour le Yémen ²³⁴.

En 1925, cinq postes militaires sont installés le long de la côte nord, en plus d'Obock, à Douméra, Der Elua, ras Syan, Khor Anghar et Godoria. A la fin de 1926, le gouverneur envisage l'installation d'un poste supplémentaire à «*Ambabo, à 6 kilomètres à l'ouest de Tadjoura*» ²³⁵, mais ce projet n'aboutit pas (voir le chapitre 2-3).

La frontière maritime prend un nouveau sens lors du blocus de la Côte française des Somalis en 1941-1942 ²³⁶. A ce moment les autorités tentent au contraire d'organiser la contrebande pour maintenir un flux commercial minimum et assurer ses approvisionnements. La première mention apparaît en août 1941 :

«Le but poursuivi par les Anglais est d'assurer un blocus impératif pour toutes denrées pouvant servir aux Européens, et à laisser passer certaines quantités de dourah destinées aux population affamées d'obédience française» ²³⁷.

En octobre, le blocus dure toujours, même s'il connaît des variations :

«Le blocus de la côte nord d'Obock paraît s'être relâché au cours du mois. Néanmoins les arrivages de contrebande ont été pratiquement nuls. Il est probable qu'une pression ait été exercée par les Anglais sur les autorités yéménites, pour mettre fin au ravitaillement clandestin de la C.F.S.

²³⁰ Marine, 1BB3-17.

²³¹ ANOM, Affaires politiques 696, «Traite d'esclaves 1923-1927», télégramme chiffré du gouverneur au ministère, 30/10/1924.

²³² ANOM, Contrôle 806, mission Merly, rapport 58, 14/4/1925, p. 15.

²³³ ANOM, Affaires politiques 696, «Traite d'esclaves 1923-1927», lettre du ministre des Colonies au MAE, 7/1/1926.

²³⁴ ANOM, Affaires politiques 696, «Traite d'esclaves 1923-1927», lettre du gouverneur au ministère des Colonies, 13/12/1927.

²³⁵ ANOM, Affaires politiques 696, «Traite d'esclaves 1923-1927», lettre du gouverneur au ministère des Colonies, 9/10/1926.

²³⁶ Ce blocus est étudié en détail dans Dubois (Colette) [1997], pp. 194-210.

²³⁷ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport de juillet 1941, 5/8/1941.

*Le blocus du golfe de Tadjourah, par contre, a été renforcé de façon à empêcher toute relation maritime entre la côte Nord du Golfe et Djibouti.*²³⁸
*Des tentatives d'intimidation faites par l'aviation de reconnaissance et de chasse d'Aden, ont eu pour but de gêner les transports aériens d'Obock à Djibouti*²³⁹.

En décembre, l'arrivée d'un navire et d'un sous-marins français permet la levée du blocus interne²⁴⁰, mais la côte nord reste bloquée (trafic est-ouest), ainsi que les liaisons avec Assab²⁴¹, jusqu'en février 1942. En mars 1942, le chef de poste d'Obock annonce la *«levée de fait du blocus maritime»*²⁴²; il confirme en avril que *«les Britanniques ont renoncé à toute activité aérienne et navale sur la côte»*²⁴³.

De leur côté, les autorités coloniales ont démonté les cinq phares de la colonie ainsi que les balises du port de Djibouti²⁴⁴. Le port lui-même est encombré de chalands, coulés pour le rendre inaccessible, et les môles sont difficilement utilisables. C'est seulement en 1945 que le port est remis en état de fonctionnement normal. Durant cette période, la frontière maritime de Djibouti est donc en grande partie fermée.

A la même époque, les autorités tentent de bloquer la circulation des autochtones entre les deux rives du golfe. Elles organisent même des transferts de population afin de diminuer le nombre d'habitants de la ville de Djibouti et diminuer ses besoins de ravitaillement²⁴⁵. L'accès et la résidence à Djibouti sont alors soumis à l'autorisation du commandant du Cercle. En juillet 1936, l'administration recensait 1971 Européens et environ 13 000 indigènes dans la ville de Djibouti. En juillet 1946, elle compte 1948 Européens et 14 321 indigènes²⁴⁶, c'est-à-dire le même ordre de grandeur (nous étudions ces chiffres, au chapitre 6-1). Nous n'avons pas trouvé de données intermédiaires, mais cette quasi stagnation de la population sur une décennie montre l'importance des mesures d'expulsion d'habitants prises durant la guerre.

Nous avons l'exemple d'un groupe de plus d'une centaine de Somalis, dits «mesquines» («pauvres» en arabe), déportés à Obock à la fin de 1941. En mars 1942, après la levée du blocus, vingt-sept sont

²³⁸ Le trafic dans le golfe est bloqué par l'action de la marine britannique depuis septembre : ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport de septembre 1941, 30/9/1941, *«Les liaisons par mer avec Djibouti sont devenues impossibles»*. Rapport d'octobre 1941, 1/11/1941, *«Un aviso, spécialement chargé de la surveillance d'Obock, n'a pas quitté de vue le port et effectué la nuit une surveillance étroite, à grand renfort de projecteurs. (...) Le résultat de ce blocus serré est qu'aucune embarcation n'a pu toucher le port d'Obock ni en sortir pendant tout le mois»*.

²³⁹ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport d'octobre 1941, 1/11/1941.

²⁴⁰ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport de décembre 1941, 1/1/1942, *«Le blocus du golfe s'est progressivement relâché (...)»*. *Aucun navire n'est apparu dans le golfe depuis l'arrivée d'un bâtiment Français à Djibouti»*.

²⁴¹ ANOM, 1E3-4, «Rapports 1927-1943», compte-rendu de renseignements, 27/12/1941.

²⁴² ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport de mars 1942.

²⁴³ ANOM, 3G7, «Rapports 1934-1954», rapport d'avril 1942.

²⁴⁴ ANOM, 12A2-2, carton 3, «Port», «Rapport sur la situation générale du port de Djibouti», par le capitaine de port Griveau, 3/6/1943.

²⁴⁵ ANOM, 4E6/1, «Correspondances diverses (1928-1950)», ne donne pas de chiffres. Voir aussi R. Saller, *«L'acquittement scandaleux de l'ex-gouverneur de la CFS est une provocation»*, in «La voie de la résistance», 15/9/1953, qui dénonce la politique menée par Nouailhetas, (exemplaire dans ANOM, 4E14, «Affaire Nouailhetas», voir chapitre 3). Dubois (Colette) [1997], p. 197, cite une correspondance du représentant français à Zeila en 10/1941 selon laquelle le gouverneur *«expulse chaque semaine, le jeudi, des indigènes vers les frontières terrestres, pour réduire le nombre de bouches à nourrir»* (ADN, Ambassade de France à Addis Abeba, B5, rapport du commandant Griveau, Zeila, 18/10/1941).

²⁴⁶ ANOM, 4E6/2, «Rapports 1932-1951», rapport du 18/10/1946.

«rapatriés» au Somaliland, et dix-sept en avril. Mais en 1943, encore, le chef de poste d'Obock se plaint de ce qu'il en reste huit :

«Il se trouve actuellement à Obock un certain nombre de vieux indigènes “Mesquines” à la charge de l'administration, qui y furent dirigés au temps du blocus pour des raisons de ravitaillement et qui depuis ne purent être évacués sur leurs tribus car elles (sic) se prétendent originaires de Djibouti» ²⁴⁷.

Finalement ils sont autorisés à s'installer à Djibouti, car *«à Obock on est obligé de leur fournir de quoi manger et de le faire aux frais de l'administration. A Djibouti on sera obligé de leur fournir du ravitaillement mais aux frais de leurs parents»* ²⁴⁸.

Un arrêté du 14 septembre 1940 crée un centre d'internement pour les opposants politiques. Le 16 mars 1941, un arrêté transfère le centre à Obock, puis à Tadjoura le 24 juin 1941. Mais il semble que peu de personnes y ont été emprisonnées ²⁴⁹ et que la question du ravitaillement n'est pas, là, déterminante.

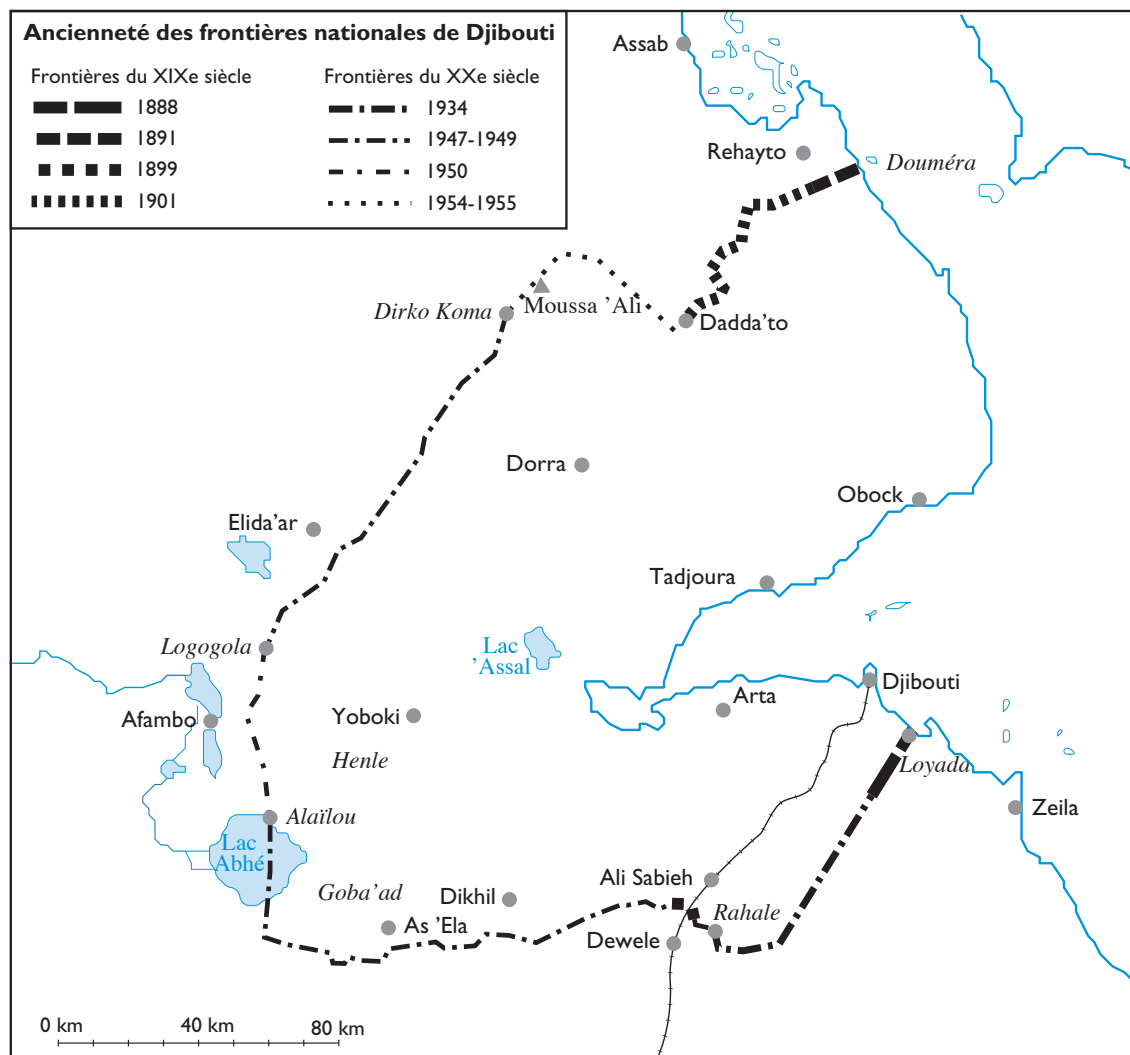
²⁴⁷ ANOM, 1E3-4, «Correspondance 1935-1945», lettre du chef des Affaires politiques au commandant du cercle de Djibouti, 24/4/1943.

²⁴⁸ ANOM, 1E3-4, «Correspondance 1935-1945», note manuscrite du gouverneur Saller, 15/5/1943.

²⁴⁹ ANOM, Affaires politiques 699/3 contient les dossiers de 5 Français, 3 Grecs, 1 Arménien et 4 autochtones.

4-4 – La résistance des frontières nationales

Après avoir fait le tour de l'espace djiboutien, nous pouvons maintenant tenter une analyse de ses frontières nationales. Une première approche consiste à en mesurer la «résistance». Si l'on trace le tracé frontalier avec un trait d'autant plus noir et épais que la frontière est ancienne, on obtient la carte ci dessous qui représente les frontières terrestres selon la date où elles ont été fixées dans leur tracé contemporain.



Cela confirme que les premières frontières, et les plus résistantes, sont proches de la mer ou sur le parcours du chemin de fer ²⁵⁰. Cette dernière frontière est particulièrement intéressante puisque, nous l'avons vu, elle a été fixée *de facto* bien avant de l'être *de jure*. Elle a montré sa validité, puisque toutes les tentatives de remise en cause n'ont pas été prises au sérieux : ce n'étaient que des exercices rhétoriques. Ce sont les frontières européennes, celles de la colonisation sur les côtes et vers l'intérieur, qui sont traversées par le commerce.

Une seconde approche est de rechercher si ces frontières recoupent des divisions ou des espaces pré-coloniaux. Nous étudierons au chapitre suivant la question des «frontières ethniques», mais nous pouvons

²⁵⁰ Cette partie est représentée de façon exagérée sur la carte pour être visible. Entre Rahalé et Guélilé, un tronçon n'a été fixé qu'en 1948.

déjà dire que la frontière sud n'est pas la séparation entre les deux grands groupes nomades répertoriés traditionnellement sur le territoire : les Afars et les Issas. Cependant, si elle est parcourue par les deux groupes, l'orientation générale de cette limite finit par recouper la frontière nationale. La plus ancienne carte indiquant cette limite (carte Chaurand) la montre perpendiculaire à la portion de frontière entre Rahale et le lac Abhé, mais des cartes plus récente l'en rapprochent. Avec la création de la Somalie en 1960, cette frontière devient celle des Somalis, et donc des Issas. Cependant ce n'est pas alors la frontière qui a repris la limite traditionnelle, mais au contraire la limite traditionnelle qui s'est inspirée de la frontière. C'est d'ailleurs une frontière approximative et souple, toujours traversée et parcourue par les groupes nomades en fonction des aléas climatiques et des besoins des troupeaux.

On peut noter que durant sa période de l'expansion vers l'intérieur (entre 1935 et 1944), certains administrateurs ont pensé faire «descendre» la frontière sud pour englober l'ensemble des territoires des Issas :

«Pour correspondre aux réalités ethniques - et faciliter notre commandement des tribus nomades issa qui nous échappent presque totalement en été, il eût fallu que la frontière débordât un peu sur le Somaliland et englobât Aicha, Dadin et Aichaiti jusqu'à Obono»²⁵¹.

On peut encore maintenant entendre ce type de discours, demandant que les frontières rejoignent les limites ethniques, dont la légitimité n'est pas questionnée. Ainsi cette analyse d'un auteur djiboutien, qui revendique les «espaces ethniques» sans en préciser les contours :

*«Pour protéger ces deux ports [Djibouti et Obock], l'on délimitera sur une carte lors du grand partage d'une manière arbitraire et artificielle des frontières sans rapport avec les réalités ethniques et géographiques.
Ce faisant la France commettra l'irréparable faute : en effet, les limites naturelles des peuples Afars et Issas s'étendent au delà des frontières artificiellement tracées sur la carte»²⁵².*

Les Afars sont répartis depuis le XVIII^e siècle en deux grands ensembles, 'Adohyammára et 'Asahyammára²⁵³. Quelle que soit la réalité de la répartition territoriale de ces groupes²⁵⁴, les autorités coloniales estiment que les sultans de Gôb'aad, Tadjoura et Rehayto se rattachent au premier groupe²⁵⁵, et ceux de l'Awsa au second. Des tribus 'Asahyammára dépendantes de l'Awsa au début du XX^e siècle (Ulu'tó principalement et «Adkalto») ont au moins une partie de leurs aires de pâturage sur le territoire revendiqué par les Français à partir des années 1930²⁵⁶, en particulier dans le Hanlé et au nord jusqu'à Dadda'to. En conséquence, au cours des négociations frontalières franco-éthiopiennes après la Seconde Guerre mondiale, les négociateurs français refuseront constamment de considérer cette limite ethnique

²⁵¹ ANOM, 2E4, «Note sur les frontières de la Côte française des Somalis», sans date (1943).

²⁵² Mohamed Aden [1999], p. 26.

²⁵³ Aramis Houmed Soule [2005], p. 3 et Morin (Didier) [2004], p. 16.

²⁵⁴ Pour Morin (Didier) [2004], qui se réfère à Chedeville, «la partition entre 'Adohyammára et 'Asahyammára (...) n'est ni territoriale, ni sociale, ni liée à une parenté réelle ou supposée. Elle est d'abord politique et liée au conflits qui, à partir de la fin du XVIII^e siècle, vont opposer deux ou trois groupes afars (...) pour le contrôle des terres fertiles de la vallée de l'Awash», p. 92, article «'Asahyammára». Il décrit cependant page 93 les «limites de parcours» de ces groupes.

²⁵⁵ Selon Didier Morin, les Debnés auraient en fait formé un troisième groupe, les «Noirs».

²⁵⁶ Morin (Didier) [2004] évoque à ce propos la «résistance Ulu'tó» p. 140.

comme ligne frontière ²⁵⁷, sans cependant proposer d'argumentation de fond. La frontière finalement tracée divise les territoires de ces nomades, et des négociations entre les deux pays seront nécessaires pour gérer les difficultés qui se produisent.

Il en est de même avec les frontières «politiques» des sultanats afars. Nous avons vu que celui de Rehayto est coupé dès 1891 par la frontière franco-italienne, et qu'il s'agit même de l'une des frontières extérieures les plus «résistantes» du territoire. Au sud, le sultanat de Gôb'aad, s'étend théoriquement sur les territoires de nomadisation afars au sud de la frontière ²⁵⁸, se recoupant avec la limite entre Afars et Issas. Enfin au nord-ouest le sultanat de l'Awsa est à cheval sur la Côte française des Somalis, l'Éthiopie et l'Érythrée.

La frontière nationale finalement tracée autour de Djibouti mobilise pour sa justification une grande partie des types de la délimitation frontalière : éléments du reliefs (points remarquables ou élevés, thalweg...), accès aux ressources naturelles (points d'eau et pâturages principalement), routes commerciales, limites traditionnelles, accords diplomatiques, ancienneté... Aucun de ces arguments n'est décisif, ce n'est que leur accumulation, leur superposition, qui finit par faire sens et légitimer une ligne-frontière.

²⁵⁷ Voir par exemple l'argumentaire de du Vachat repris par le gouverneur Siriex dans sa note du 27/8/1946 (ANOM, Affaires politiques 3691, «Mission de délimitation des frontières franco-éthiopiennes - 1946», qui craint que la frontière ne «coïncide avec la limite des terrains de parcours des tribus Assaïamara les plus entreprenantes» (p. 5). Ou dans le rapport de Prétceille d'avril 1951 (ANOM Affaires politiques 3694/1), à propos d'une proposition éthiopienne : «l'habileté et le danger de ce tracé était sa correspondance, dans ses grandes lignes, à la démarcation des zones de transhumances des tribus adoiamaras et assaïamaras», p. 32.

²⁵⁸ Voir par exemple la représentation traditionnelle des sultanats dans CAC 940163/32, «Bulletin de renseignement du SGDN», 5/3/1975, ou Mallet (Roger) [1966].

Chapitre 5

Limites et identités

A l'intérieur des frontières nationales, d'autres limites existent. D'abord celles que nécessitent les besoins de l'administration. Elles ne sont pas réellement négociées, puisque les éventuels arbitrages sont rendus par une autorité supérieure : le gouverneur. Cependant elles correspondent aussi à des projets et à des réalités territoriales. Elles en marquent les évolutions, mais parallèlement contribuent à les fabriquer. Ensuite existent les limites «traditionnelles», celles des populations, de leurs modes de vie et de leurs relations sociales. Elles sont par définition mouvantes, en évolution constante, reflet de la vie des sociétés. L'administration essaie de comprendre ces situations, et d'en faire une description pour les figer, les gérer et les canaliser.

5-1 – Les limites administratives internes (1932-1977)

Nous avons vu au chapitre 2-3 que, depuis le début de 1931, le territoire est divisé en trois circonscriptions administratives dénommées «cercles» : le cercle des Adaels¹ – avec deux subdivisions, les postes d'Obock et de Tadjoura –, le cercle de Dikkil-Gobad et le cercle de Djibouti.

A partir de la fin des années 1930, cette organisation territoriale subit plusieurs modifications, d'abord pour s'adapter aux contraintes créées par la situation militaire, puis pour refléter la préhension du territoire et de ses populations par l'administration. A partir du milieu des années 1960, est trouvé un équilibre qui dure jusqu'à l'indépendance.

Mais d'autres limites sont tracées par l'administration. En particulier, après la Seconde Guerre mondiale et le passage progressif des autochtones du statut de sujets à celui de citoyens, le découpage des circonscriptions électorales, puis la répartition des bureaux de vote sera un indicateur significatif.

Enfin, l'organisation territoriale de l'espace où se regroupe la plus grande partie de la population, la ville de Djibouti, est aussi l'objet de l'attention des autorités. La fonction des «quartiers» de Djibouti, créés dès 1923, est à la fois administrative (urbanisme, impôts...) et militaire (maintien de l'ordre).

Les circonscriptions administratives

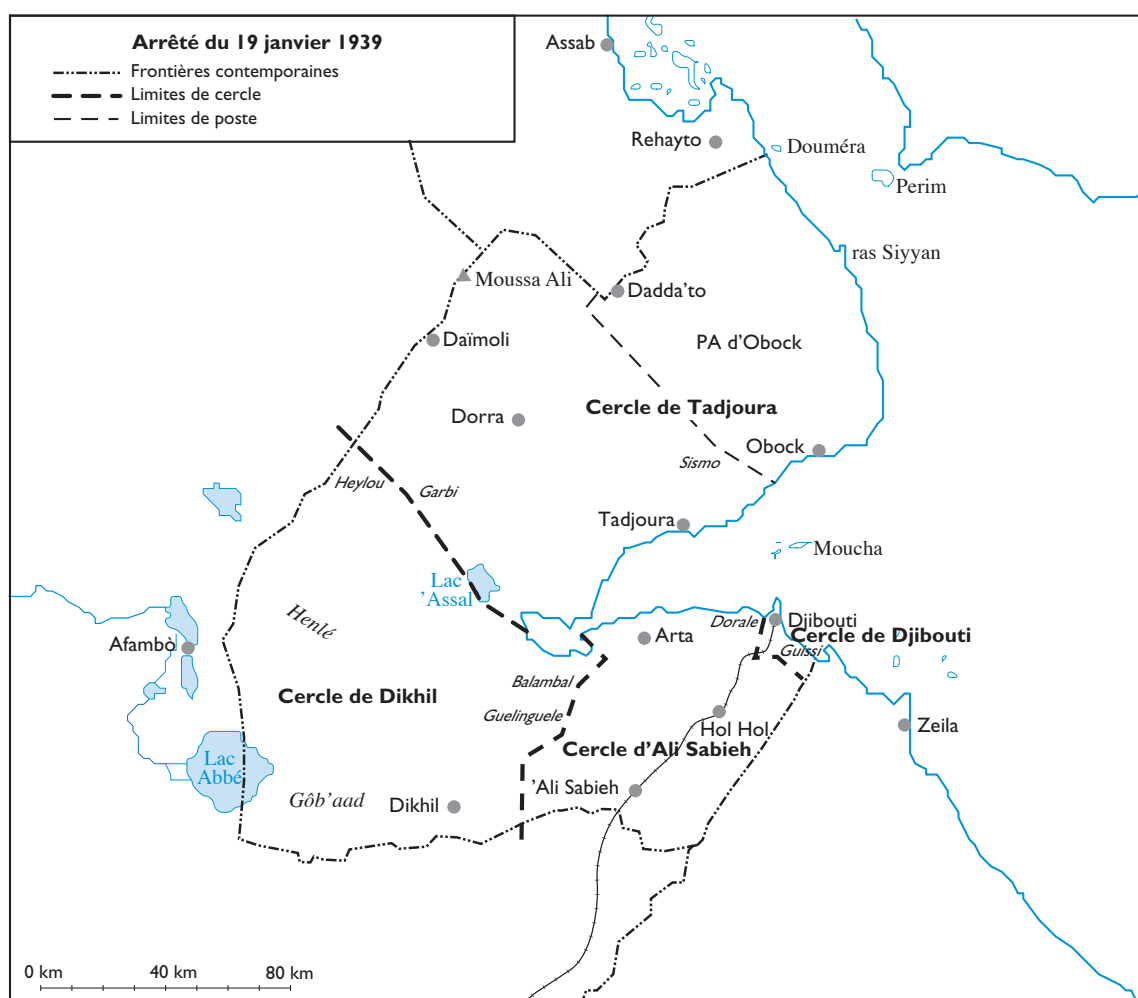
Le suivi chronologique de l'évolution des structures administratives internes de la Côte française des Somalis est fondé sur deux sources. D'abord le dépouillement du *Journal officiel de la Côte française des Somalis*. Cependant tous les arrêtés et décisions n'y sont pas publiés. Certains, mentionnés dans des actes postérieurs, peuvent être recherchés dans la collection des actes (série ANOM 2A) – mais elle comporte

¹ Un arrêté du 18/2/1932 transfère le chef-lieu de ce cercle d'Obock à Tadjoura.

des lacunes – ou se trouvent en copie dans d’autres dossiers. L’administration elle-même peine à gérer son organisation, comme le montre le cas de l’arrêté du 31 décembre 1939 évoqué ci-dessous – ni publié, ni appliqué – comme certainement beaucoup de ce que décrit une documentation qui n’évoque qu’une réalité formelle, éloignée de celle du terrain. C’est pour tenter de comprendre l’application de ces textes que nous manipulons une autre documentation, principalement les courriers et rapports, qui inclut parfois des commentaires et des analyses sur cette organisation, ses motivations et son fonctionnement.

L’objet de cette étude est de comprendre les raisons des modifications des limites pour tenter de mettre en évidence leurs fonctions.

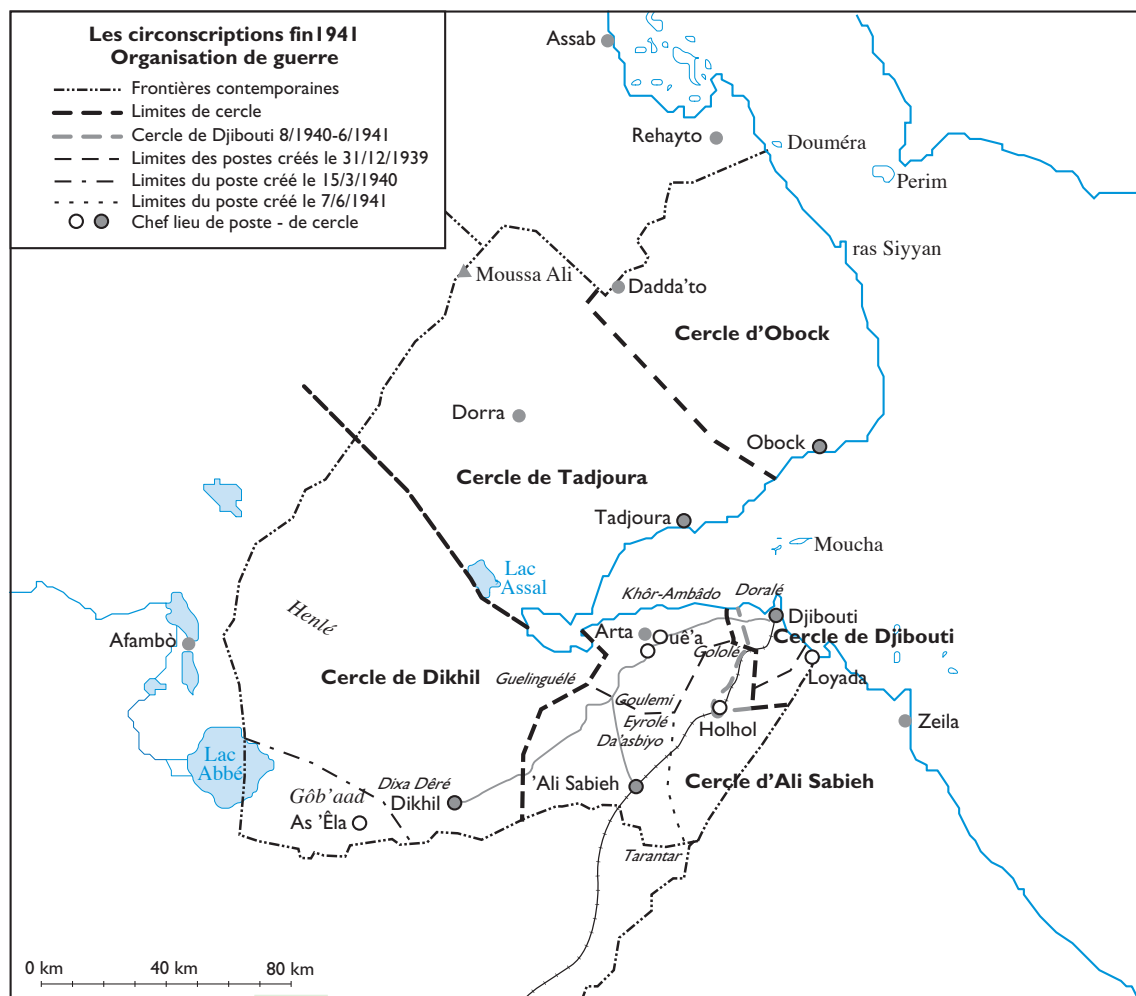
L’organisation créée au début des années 1930 correspond aux besoins de l’administration jusqu’à l’approche de la guerre. La conquête de l’Éthiopie par l’Italie soumet cependant la partie Sud-Ouest du territoire à une forte pression. D’abord par la réalisation d’une route qui double la voie de chemin de fer, pour permettre la circulation du trafic généré par l’Italie, puis par les avancées italiennes à l’ouest et la «guerre des postes» (voir chapitre 3-1).



C’est pour répondre à cette double exigence que, le 19 janvier 1939, un arrêté crée le cercle d’Ali Sabieh par division de celui de Dikhil. Il modifie aussi légèrement les autres limites internes, pour être plus proche des pratiques des habitants, en particulier les zones de nomadisation et les routes caravanières. Le

cercle de Tadjoura est réduit à l'ouest où sa limite avec le cercle de Dikhil est «remontée» de quelques kilomètres vers le nord-est entre le lac 'Assal et la frontière ; le poste administratif d'Obock s'étend légèrement vers l'ouest dans l'intérieur, et le cercle de Djibouti s'agrandit de deux kilomètres le long de la voie ferrée au-delà de Chabêllei.

Le 31 décembre 1939, la limite entre les cercles de Djibouti et 'Ali Sabieh est modifiée : le cercle de Djibouti s'étend vers le sud-est. Un poste administratif est créé dans chacun de ces cercles : autour de Loyada et Ouê'a («Wea»). Le 15 mars 1940, est créée une subdivision du cercle de Dikhil : le poste administratif d'As 'Ela, chargé de l'administration du Gôb'aad, la partie sud-est du cercle.



Le 21 août 1940, afin «de faire coïncider les limites actuelles des cercles de Djibouti avec celles des secteurs de couverture», le cercle de Djibouti est étendu jusqu'à Holhol ². Il s'agit d'adapter l'administration civile à l'organisation militaire, qui a découpé la frontière en secteurs. En effet, dès avant mars 1941, l'organisation militaire du sud de la colonie est centrée autour de Holhol, où se trouve le commandement du secteur, divisé en trois sous-secteurs : «Hol-Hol» (Holhol), Ali Sabieh et Dikhil. En novembre 1941, une nouvelle organisation de la défense définit trois «secteurs d'avant postes» de

² Dans le rapport de passation de pouvoir du commandement du cercle d'Ali Sabieh de Chedeville à Labarsouque, du 21/5/1941 (ANOM, Affaires politiques 698/3), est indiqué un arrêté n° 1352, du 31/12/1939 qui ne figure pas au JO de la CFS. Selon Chedeville dans ce rapport, l'arrêté du 21/8/1940 «a été pris parce qu'on avait oublié l'existence du second [du 31/12/1939], qu'il n'abroge pas implicitement (sic). Il aboutit à des frontières bizarres (...) et rattache de façon inattendue le village de Hol Hol au poste de Loyada. Il n'a jamais été appliqué».

Djibouti : «Wéa» (Ouê'a), «Hol-Hol» et Loyada ³, soit le Nord-Est du cercle d'Ali Sabieh et le Sud de celui de Djibouti. Au nord, le 19 juillet 1941, le poste administratif d'Obock est *«provisoirement»* transformé en cercle, afin de pouvoir mieux organiser le ravitaillement du territoire soumis au blocus britannique. Le 7 juin 1941, alors que le secteur militaire de Holhol est supprimé ⁴, un arrêté crée un poste administratif à Holhol, rattaché au cercle d'Ali Sabieh et *«confié à un lieutenant des troupes coloniales»* avec des *«attributions civiles»*. L'arrêté ne précise pas les limites de ce poste, qui sont laissées à l'appréciation du commandant de cercle.

Dès le 9 octobre 1941, sans doute à cause de problèmes posés par le découpage précédent, l'arrêté du 8 août 1940 est abrogé, le cercle de Djibouti est ramené à ses dimensions de 1940, et le poste d'Holhol est précisément délimité, au sud-est du poste d'Ouê'a. Le cercle d'Ali Sabieh est alors divisé en trois zones de superficies comparables. En avril 1942, un rapport au conseil d'administration de la colonie propose la suppression du cercle d'Obock, qui redeviendrait un poste, car *«la reprise partielle du trafic direct entre le Yemen et Djibouti et le repli qui en est résulté de la mission de ravitaillement ont enlevé à la Côte Nord toute l'importance qu'elle avait prise dans l'existence de la Colonie»* ⁵. Cette organisation correspond bien aux préoccupations du moment. Il s'agit de contrôler la frontière sud où les Alliés remplacent les Italiens. En revanche, l'Ouest et le Nord-Ouest du territoire sont alors abandonnés, en partie car le faible nombre de fonctionnaires disponibles ne permet pas de les administrer, et le Nord n'a eu qu'une utilité ponctuelle. Le 2 janvier 1943, quelques jours après le ralliement de la CFS à la «France libre», un groupe de travail constitué des commandants de trois cercles (Chedeville pour Dikhil, Alemant pour Djibouti et Labarsouque pour 'Ali Sabieh) et du chef provisoire du bureau des Affaires politiques (lieutenant Marnay), se réunit pour *«faire toute proposition (...) au sujet de la réorganisation des cercles de Dikhil et de Djibouti»* ⁶. Dès le 5 janvier, le découpage administratif du territoire est redéfini avec l'institution de trois cercles : Djibouti, Dikhil (qui comprend les postes administratifs d'Ali Sabieh et 'As 'Ela ainsi que le «secteur nomade» du Henlé) et Tadjoura (qui inclut le poste d'Obock et le secteur nomade de l'Alta).

La situation est redevenue proche de celle de 1931, avec dans le cercle de Dikhil deux zones individualisées d'administration en plus : 'Ali Sabieh, centré sur le chemin de fer et les Issas, et 'As 'Ela pour le Gôb'aad et les Debnés. Une troisième est ajoutée le 18 septembre (après l'installation d'un poste militaire et non administratif à Afambo) avec la création d'un poste administratif à Tév'o, au sud-ouest de la plaine du Hanle.

Cette organisation est expliquée *a posteriori* par Labarsouque, commandant du cercle d'Ali Sabieh de mai 1941 à la fin de 1942, puis chef du cabinet militaire du gouverneur et commandant de la milice après la Seconde Guerre mondiale jusqu'en septembre 1950, dans un long rapport de 1948 ⁷ :

³ SHAT 7H9/11, «Instructions générales» du général Truffert, 11/1941.

⁴ ANOM, 6G5, «Ali Sabieh, Affaires militaires», «Bulletin de renseignements n° 12», 14/6/1941 : *«Ce bulletin a pour but de faire le point de la situation générale au moment de la suppression du secteur de Hol-Hol»*.

⁵ ANOM, 1E3-4, «Correspondance 1935-1945», rapport du 28/4/1942.

⁶ ANOM, 2A 41.

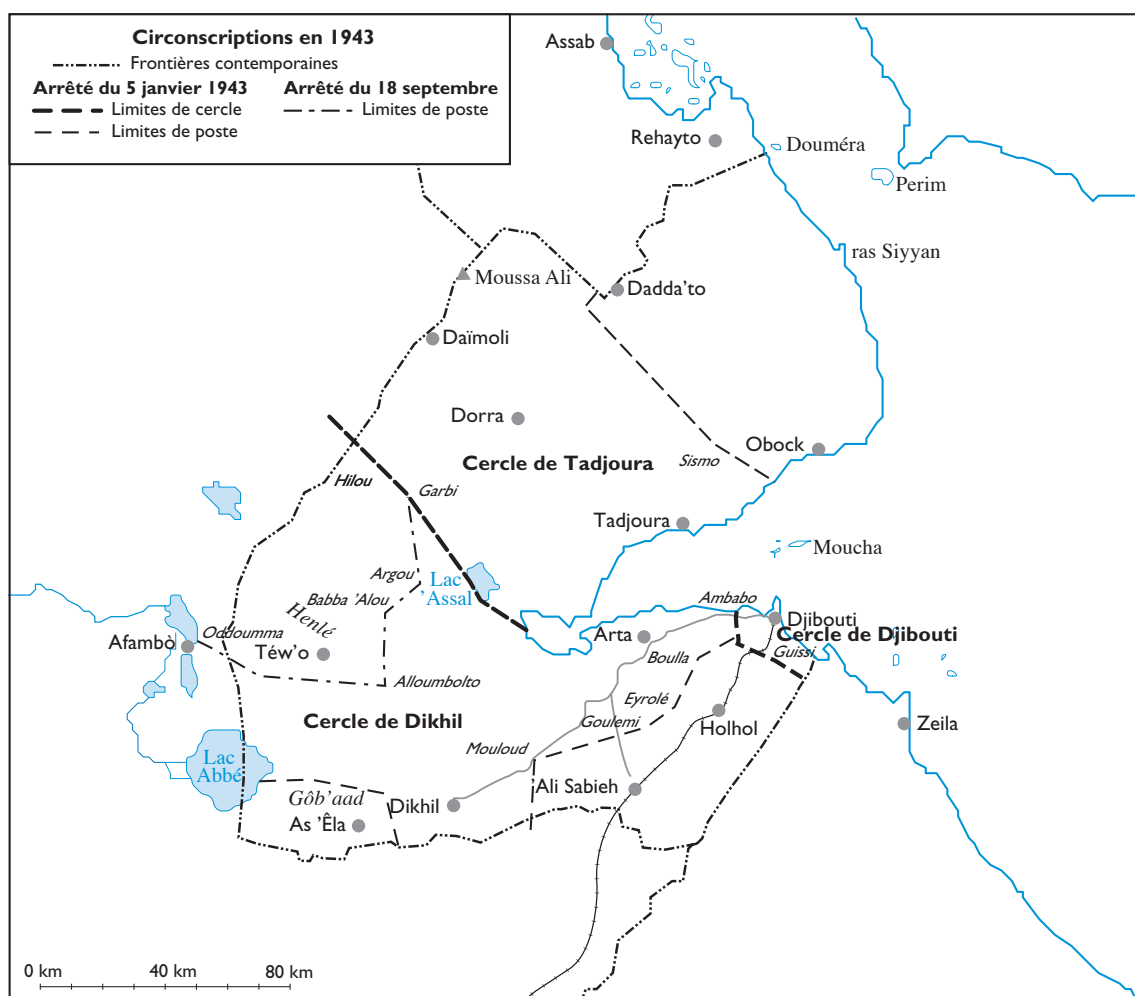
⁷ ANOM, 3C18, «Rapports et ordre du jour», rapport du chef de bataillon Labarsouque, 23/3/1948, 14 pages.

«Depuis 1938 la politique poursuivie a été de séparer nettement ces deux grandes tribus dont l'association nous avait tellement gêné et de les administrer par deux centres différents choisis au centre de leur zone : As-Ela et Yoboki. (...)

[Aujourd'hui] le Henle est pratiquement interdit aux Debnés et le Gobad aux Adorassous. (...) Tout Adorassou, pour toute question le regardant, doit s'adresser à Yoboki et tout Debné à As-Ela. L'affaire a très bien réussi et dans quelques années le résultat sera atteint si l'on persévère dans la voie actuelle» (p. 8).

Il ajoute que le peloton méhariste «ne doit pas aller sur le territoire du Poste d'As-Ela de façon (...) que l'Administration des Debnés soit complètement séparée de celle des Adorassous» (p. 12).

Il détaille ensuite une méthode d'occupation des zones nomades, particulièrement 'Asahyammára, en trois phases. D'abord, «contact et pénétration par des unités mobiles - Pelotons méharistes», puis l'«établissement définitif par création en avant du chef-lieu (...) de postes fixes (...) couverts par des petits postes», en parallèle du peloton méhariste, et enfin «une fois le pli pris et l'administration bien implantée, les petits postes sont supprimés. Seuls restent les postes chefs-lieux de postes administratifs» (p. 9) assistés d'une petite unité mobile. Cette procédure sera mise en œuvre au moins jusqu'aux années 1960.



Plus largement, l'arrêté de septembre 1943 précise que «l'administration des tribus Adorassou, Oloto, Oloto-K-Modaito, Dourba et Bor-Ke Wandaba du cercle de Dikhil relèvera du poste de Teoao» (art. 2) et que celle «des tribus Debné et Adkalto relève du chef du poste administratif d'As-Ela» (art. 3). Les limites

augmentée vers le nord-ouest et l'ouest, incluant une partie importante de la route entre Djibouti et Dikhil et allant presque jusqu'à ce dernier point. Il s'agit donc, tout en maintenant la «limite» entre les Afars et les Issas comprise dans le cercle de Dikhil, d'englober le plus possible d'Issas sous une seule administration. Cette zone autour de la voie ferrée est aussi chronologiquement, après la côte, l'espace le plus anciennement administré.

L'organisation de la fin de la guerre introduit d'autres modifications. Le «secteur nomade du Henlé» se fonde dans le poste qui couvre la région, dont la limite orientale est légèrement modifiée, et le chef-lieu du poste qui en a la charge est transféré à Dawano, à six kilomètres environ au nord de Tew'o, sur le flanc occidental de la plaine du Henlé. La limite entre les cercles de Tadjoura et Dikhil revient vers sa position de 1939.

Mais cette organisation, une dernière fois, ne semble pas pertinente et n'est pas conservée. L'arrêté 1060, du 31 août 1946, fusionne le cercle d'Ali Sabieh (dont les limites du poste sont ramenées vers l'ouest) et celui de Djibouti. Sans doute, la pénurie d'administrateurs (civils ou militaires) compétents explique l'impossibilité de garder une structure administrative lourde. En effet, *«à la tête de chaque cercle est placé soit un fonctionnaire civil, en principe un administrateur des colonies, soit un officier»*¹⁰, alors qu'*«à la tête de chaque poste administratif est placé un officier ou sous-officier hors cadres, ou un fonctionnaire civil»*¹¹. Entre 1945 et 1952, seul le cercle de Djibouti est dirigé par un administrateur civil. Les commandants des autres cercles sont des capitaines d'infanterie de marine mis en situation «hors cadre»¹². Les chefs de postes administratifs sont également des militaires, lieutenants¹³ ou adjudant-chefs (à Obock uniquement, semble-t-il).

La fonction des commandants des cercles est bien précisée par des instructions circulaires du gouverneur Sadoul en 1953 :

*«Vous avez tous compris le danger d'un commandement exercé presque uniquement du Chef-lieu du Cercle et fait des tournées dans les endroits les plus reculés du Territoire. Votre action doit se poursuivre et vous devez être pénétrés de l'idée que, dans ce pays de populations nomades, le Commandant de Cercle doit, plus que partout ailleurs être un ambulant. Il doit marquer notre présence dans toutes les zones de parcours, connaître chaque point d'eau, chacun des emplacements des anciens petits postes; tous les nomades, en quelque point de leur habitat provisoire doivent avoir vu le Commandant de Cercle, venu pour les recenser, s'enquérir de leurs besoins, régler leurs litiges»*¹⁴.

Le 15 novembre 1946, un arrêté modifie légèrement la séparation entre les cercles de Tadjoura et Dikhil – mettant la plaine de Hîlou sous la juridiction du premier – et précise le tracé au-delà du point Gouma *«vers le nord-ouest jusqu'à la frontière»*. Le premier point vise à mettre sous administration unique une route caravanière partant du lac 'Assal et à s'adapter plus finement aux zones de pâturage des nomades. La

¹⁰ Article 9 de l'arrêté du 9/191945 et article 6 de l'arrêté du 31/8/1946.

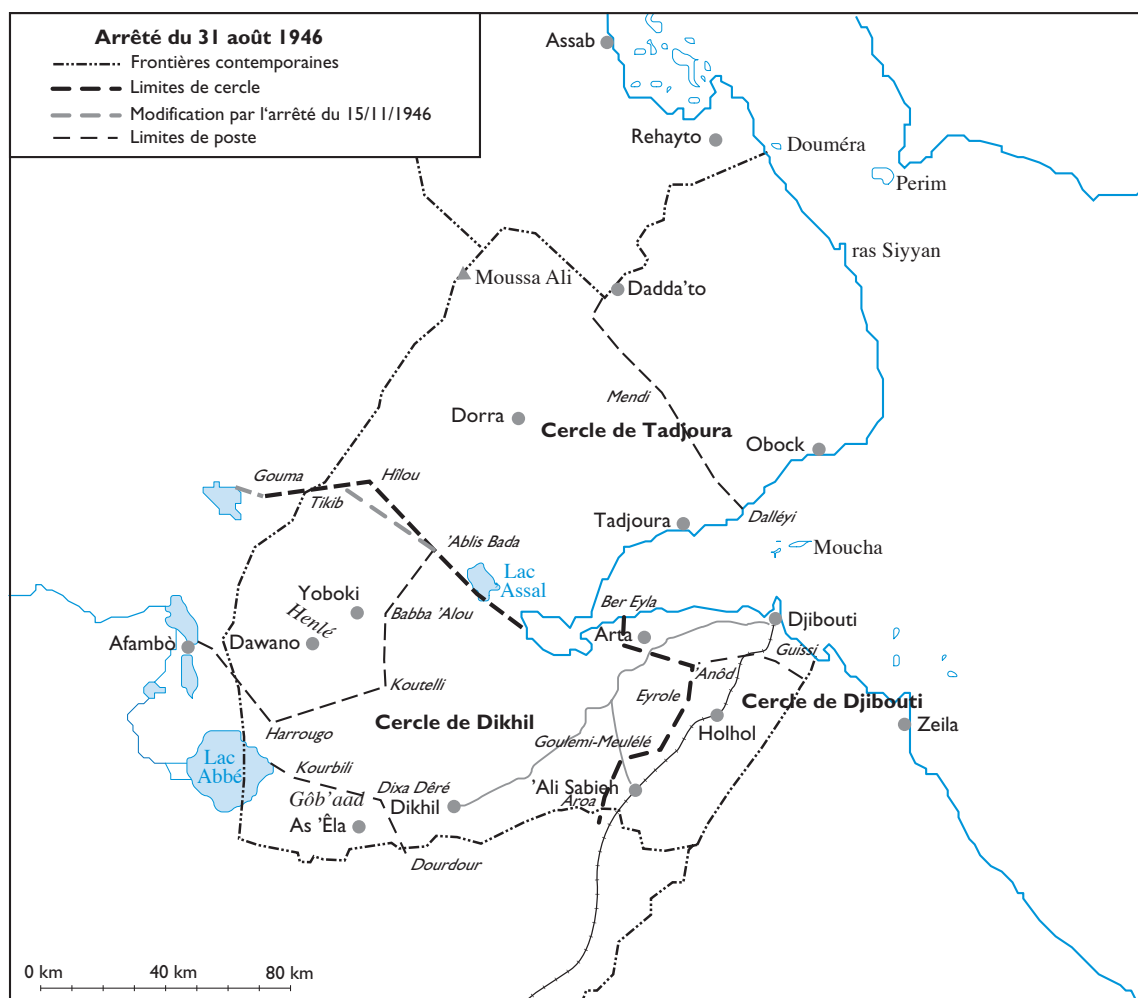
¹¹ Article 6 de l'arrêté du 31/8/1946.

¹² Un lieutenant peut assurer un intérim, comme le lieutenant Guibert au cercle de Tadjoura de septembre (ou novembre) 1946 à février (ou avril) 1947.

¹³ Dont le sous-lieutenant Frison-Roche, chef du poste administratif d'Ali-Sabieh de mai 1947 à juillet 1948. Il est d'ailleurs remplacé par un capitaine.

¹⁴ ANOM, Affaires politiques 3694/1, copie dans un courrier du gouverneur au ministère FOM, 28/1/1953.

deuxième précision est toute symbolique, la mission française à la commission de délimitation frontalière, et même le gouverneur Siriex, ayant en fait abandonné la revendication de ce territoire à l'été 1946 (voir chapitre 4-2).



En octobre 1947, le poste administratif de Dawano est transféré à Yoboki, emplacement d'un puits de l'autre côté de la plaine de Hanlé, sur son bord nord-est. Un poste militaire y est construit, entre juillet et novembre 1947, pour accueillir également la section nomade du Hanlé. C'est un point de passage des caravanes de sel vers les lacs et l'Awsa, qu'il est prévu de transformer en «poste frontière» le jour de l'évacuation d'Afambo. C'est là qu'a eu lieu, en 1933, le premier contact entre les militaires français et le sultan de l'Awsa. Après les hésitations sur le point central de cette zone, Yoboki va se révéler définitif. Il est ainsi justifié dans le rapport Labarsouque de 1948 :

«Le poste administratif de Yoboki a été créé pour
- que, placé à l'entrée des zones de parcours Assahyamaras (nord du Henlé, Dobi, Gamarré), il puisse servir de môle (sic) fixe marquant (...) que l'administration française est là à demeure. (...)
- administrer les Adorassous (...);
- contrôler la route Assahyamaras des caravanes de sel qui passent par le col de Yoboki» ¹⁵.

Au sud, la première tentative fut la bonne avec 'As 'Éla, pour les raisons que Labarsouque détaille :

«Le poste d'As-Ela a été créé :

¹⁵ ANOM, 3C18, rapport du chef de bataillon Labarsouque, 23/3/1948, p. 11.

- parce que le Gobad est une zone de contact entre les Issas et les Danakils (...), que cette zone est voisine immédiate de la frontière et qu'il fallait situer un poste au milieu du problème de façon à intervenir efficacement et rapidement;
 - parce que le Gobad est la zone de nomadisation d'une tribu adohyamara, les Débnés, qu'il importait (...) de séparer politiquement de l'autre tribu Adohyamara : les Adorassous»¹⁶.

L'arrêté de 1946 ne modifie les limites des postes administratifs de As 'Ela et Yoboki qu'à la marge. Outre l'intégration du cercle d'Ali Sabieh, l'administration directe du littoral sud du golfe de Tadjoura, presque jusqu'à l'entrée Ghoubbet, est transférée au cercle de Djibouti.

Les arrêtés de 1945 et 1946 ne définissent pas uniquement des limites territoriales, ils précisent également des juridictions «ethniques». Ils s'inscrivent dans la même veine que l'organisation des postes d'As 'Ela et Yoboki décrit dans le rapport Labarsouque. En effet, pour chaque cercle (mais pas chaque poste), ces deux arrêtés donnent la liste des «tribus» qui en dépendent.

Cette organisation de l'espace administratif interne du territoire tracée en 1946 reste globalement inchangée jusqu'à l'indépendance. Les seules modifications apportées seront la transformation des postes d'Ali Sabieh puis d'Obock en cercles, la création de nouveaux postes administratifs qui montrent les progrès réalisés dans l'appropriation du territoire, et la création du district de Djibouti ; mais il n'y aura plus de modification des limites. L'administration estime alors avoir réussi à faire coïncider les limites administratives et la réalité. En 1951, le commandant du cercle de Dikhil, l'administrateur Lemoyne, s'en félicite en ces termes :

«La délimitation du Cercle de Dikhil correspond à une réalité géographique et ethnique. La limite Nord coïncide avec une ligne de franchissement difficile, qui marque également, à l'intérieur du Territoire, une différence quant au régime de parcours (pâturages très délimités par fraction dans le cercle de Tadjoura - zones de parcours plus libres dans le cercle de Dikhil).

La limite sud épouse la "frange" méridionale des déplacements Danakils. Cette frontière est la zone de contact avec la nomadisation Issa, qui s'effectue principalement suivant l'axe de Djibouti-Aseyla.

La configuration intérieure de cette Circonscription peut être schématisée de la manière suivante :

- a) Autour du chef-lieu du Cercle et dans les deux Baras : zone principale de nomadisation Issa et de contact Issa-Danakil;*
- b) Plaine du Gobad : zone de nomadisation Danakil-Debné;*
- c) Plaine du Hanle et son annexe, la plaine de Gagdé : zone de nomadisation Danakil-Adorassou»¹⁷.*

En 1955, l'administrateur Raynal se félicite de l'«adaptation progressive des anciens sultanats au cadre territorial actuel»¹⁸.

Si les limites ne sont pas modifiées, deux postes sont transformés en cercle. Le premier très rapidement puisque, dès le 31 mars 1949, le poste d'Ali Sabieh redevient un cercle. A partir de 1952, les cercles de Dikhil (en mars) et d'Ali Sabieh (en novembre) sont confiés à des administrateurs civils, le reste du

¹⁶ Ibid.

¹⁷ ANOM, 1E1/5-7, compte-rendu d'une tournée par R. Lemoyne, 22/1/1951.

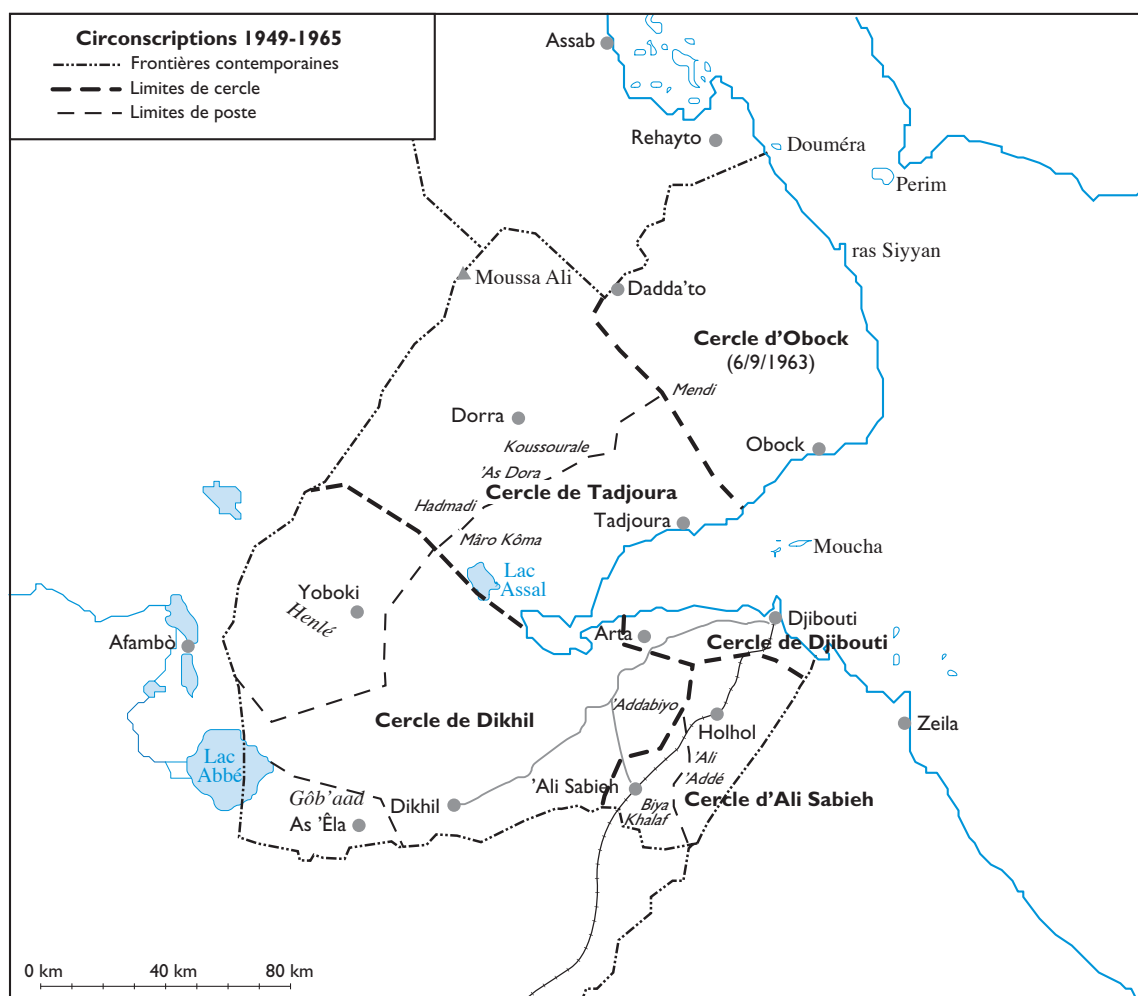
¹⁸ ANOM, 1E6/4-7, «Rapports trimestriels 1953-1957», 4e trim. 1954, 18/1/1955.

personnel reste militaire ¹⁹. Le nouveau commandant du cercle d'Ali Sabieh, Jules Harrois, estime en 1954 :

«L'unification des cercles [d'Ali Sabieh et Dikhil] est souhaitable sur le plan politique et sur le plan administratif. Il y aura à l'intérieur de la Côte Française des Somalis unité du groupe Issas, le plus remuant, et le Commandant de Cercle, ayant le Commandement de ce groupe contrôlera la zone de contact avec les Danakil.

Sur le plan administratif cette fusion entraînera de grosses facilités d'action» ²⁰.

Et en effet, à partir d'avril 1954, si les deux entités sont maintenues, elles sont en fait confiées au même administrateur qui réside à Dikhil. Un gendarme fait office de chef de poste à 'Ali Sabieh, où il s'occupe principalement du contrôle du chemin de fer. Est-ce à dire qu'à 'Ali Sabieh, «le cercle d'ailleurs ne se justifierait pas : [il] devrait être une simple subdivision» ²¹ ?



Finalement le cercle d'Ali Sabieh est bien pertinent : c'est le «cercle issa», mais aussi la zone de passage du chemin de fer et celle de contact avec les «somalis exogènes», ceux du Somaliland. En décembre 1958, un commandant distinct, administrateur civil, est de nouveau nommé pour le cercle d'Ali Sabieh, qui est

¹⁹ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», rapport du 3e trimestre 1957.

²⁰ ANOM, 6G3, Ali Sabieh, courrier départ 1952-1954», lettre de Jules Harrois au gouverneur, 1/4/1953. Il est commandant du cercle depuis le 31 mars.

²¹ ANOM, 1E1/5-7, «1956-1957», note non signée du 31/8/1957.

ensuite géré de façon autonome au moins jusqu'à l'indépendance ²². Le 25 janvier 1965, est créé un poste administratif à Holhol chargé du nord-est de son espace, et particulièrement de la zone frontalière avec le Somaliland, où le contrôle de la circulation des personnes devient un enjeu important.

Le 22 mars 1956, le secteur nomade de l'Alta, dans le cercle de Tadjoura, est transformé en un poste administratif, dont le chef lieu est placé à Dorra. La section mobile n'est pas dissoute. C'est la mise en place de la phase deux du projet Labarsouque de 1948 dans le Nord du territoire.

La dernière modification sensible de l'organisation territoriale de la colonie a lieu le 6 septembre 1963, lorsque le lieu historique de l'installation française devient le chef-lieu d'un cercle indépendant de celui de Tadjoura. Jusque là, la situation et les limites du cercle de Tadjoura sont régies selon les explications données en 1943 par le gouverneur sur la situation du sultanat :

«L'élimination de ses deux rivaux [sultans de Rehayto et Gôb'aad] a permis de placer sous sa seule autorité certaines fractions qui, géographiquement tributaires de Tadjoura, se trouvaient auparavant rattachées territorialement au Sultanat de Raheito (...). Son Sultanat s'est donc trouvé coïncider avec la circonscription même de Tadjoura, ce qui a facilité le travail du Commandant de Cercle» ²³.

Soucieuse de diminuer le poids des autorités traditionnelles, l'administration souhaite donc limiter, ou même faire disparaître, l'influence du sultan de Rehayto (voir le chapitre 4 sur la question de ce sultanat). En 1951, la population d'Obock demande à être détachée de Tadjoura, soutenue par le député Martine. Pour le lieutenant Max Albospeyre, alors commandant du cercle de Tadjoura :

«Il n'y a pas lieu, à mon sens, de donner suite à ces desiderata, suite qui coûterait cher au Territoire et ne rendrait pas pour autant Obock florissante comme elle le fut au temps du Gouverneur Lagarde. En effet, sa position géographique excentrique fait que la majeure partie des populations du Mabla qui ressortissent administrativement d'Obock et coutumièrement de Raheïta, traitent leurs affaires et se ravitaillent à Tadjoura».
«Ce "mouvement séparatiste" (...) a à sa base la rivalité des Sultanats de Raheïta et de Tadjoura» ²⁴.

En 1952, il écrit encore qu'à Rehayto «nous avons tué le mythe du sultanat et il convient que cela demeure ainsi» ²⁵. En 1955, le commandant du cercle de Tadjoura, l'administrateur Jacques-Paul Raynal, décrit ainsi le rapport entre les sultanats et les divisions administratives :

«Seul le sultanat de Tadjourah est entièrement inclus en terre française. Il constitue environ les sept dixièmes de la Subdivision administrative de Tadjourah. Le reste de cette subdivision, la frange frontalière occidentale, ayant été détachée du Sultanat de l'Aoussa. Le Sultanat de Raheïta dont le chef lieu est en Erythrée, s'étend de part et d'autre de la frontière; les deux tiers de sa superficie constituent la Subdivision d'Obock».
Il estime que se déroule une «adaptation progressive des anciens sultanats au cadre territorial actuel» ²⁶.

²² Sauf pendant de brèves périodes d'intérim, durant lesquelles un même administrateur peut être en charge de deux cercles.

²³ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Correspondance - 1927-1943», lettre du gouverneur au commandant du cercle de Tadjoura, 24/9/1943.

²⁴ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels et trimestriels - 1946-1952», rapport du 1^{er} trimestre 1951, 10/4/1951.

²⁵ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels et trimestriels - 1946-1952», rapport du 4^e trimestre 1951, 10/1/1952.

²⁶ ANOM, 1E6/4-7, «Rapports trimestriels 1953-1957», rapport du 4^e trimestre 1954, 18/1/1955.

Il précise donc logiquement être opposé à une autonomie du poste d'Obock. Mais les élus afars du Nord demandent dès 1946 ²⁷ la création d'un cercle autonome, ce qui permettrait aussi d'augmenter la représentation des Afars, jugés alors plus «fidèles» à la France, dans les instances. La création du poste a lieu dans une première phase de façon ambiguë. En effet, alors que le poste n'a pas été créé, l'ordonnance n° 58-978, du 20 octobre 1958, qui organise la composition et la formation de l'Assemblée territoriale mentionne dans son article 2, «*les cercles de Tadjourah et d'Obock*», établissant donc deux entités distinctes ²⁸. C'est seulement en 1963 que cette décision est traduite dans la réalité. Mais peut-on dire qu'il s'agit d'une volonté de «recréation» du sultanat de Rehayto ? La documentation consultée ne permet pas de répondre à cette question.

Après 1965, la documentation devient plus lacunaire. Une grande partie des fonds locaux est rapatriée en 1967. Ce qui est resté à Djibouti – où la sauvegarde de la documentation historique n'a pas fait l'objet d'une politique organisée – n'est pas accessible ou a disparu. Le *Journal officiel* de la colonie indique la création de deux nouveaux postes dans le cercle de Tadjoura : Randa, le 3 février 1966, et Malaho, le 24 février 1976. Au vu de leurs tracés qui se superposent entre eux et avec celui de Dorra, il semble probable que ce dernier poste soit supprimé, mais nous n'en avons pas trouvé trace. La signification de ces postes n'est pas non plus éclairée par la documentation.

En juillet 1967, la colonie change de nom et d'organisation ²⁹. Elle devient le Territoire français des Afars et des Issas (TFAI), administré par un haut-commissaire qui conserve un grand nombre de prérogatives, bien que certaines compétences soient transférées au président du Conseil de gouvernement du territoire ³⁰, 'Ali Aref, et à la Chambre des Députés du territoire. D'autre part, Robert Tholomier, constate la mise en place à partir de 1970 de :

«l'africanisation [qui] s'étendit aux postes administratifs de l'Intérieur au fur et à mesure du départ des sous-officiers métropolitains de carrière» ³¹.

Cependant «L'organisation administrative ne fut pas bouleversée dans ses structures par le statut de 1967. (...) A la tête [des Cercles] se trouvaient, comme autrefois, un administrateur français qui avait autorité sur les chefs de postes composant son territoire; à côté de ces cadres subsistaient sans modifications de prérogatives, les chefs de tribus, les chefs spirituels et les assemblées de notables, garants du dogme islamique et du droit coutumier» ³².

²⁷ ANOM, 12A2-4, séance du Conseil représentatif du 30/4/1946.

²⁸ CAC, 940163/30.

²⁹ Tholomier (Robert), [1977], p. 49 : «*promulgation et application des lois de la République française, compétence pour refuser au Conseil de Gouvernement du TFAI la dissolution de l'Assemblée, laquelle était unique, contrôle de la légalité des textes élaborés par la Chambre des Députés et le Conseil, pouvoir de conclure des accords entre le Territoire et la métropole au sujet des programmes de travaux, de leur financement et du recrutement de techniciens de la "Coopération", direction générale et coordination des services dont l'Etat Français s'était réservé le contrôle, politique extérieure et toutes branches concernant les relations avec les étrangers (Sûreté, immigration, naturalisation), Défense, Ordre, Monnaie, Justice (sauf celle du droit coutumier), Etat Civil et, en particulier, les questions relatives à la nationalité, Moyens de communication (aviation, radio, télévision et port)*».

³⁰ Loi du 3/7/1967.

³¹ Tholomier (Robert), [1977], p. 51.

³² *op. cit.*, p. 55.

Un autre changement est la transformation du cercle de Djibouti en district par un arrêté du 30 décembre 1967, mis en œuvre le 1^{er} janvier 1968; le district conserve les limites du cercle de Djibouti ³³ et est divisé en «*deux arrondissements urbains et un arrondissement suburbain*» (art. 2), c'est-à-dire l'agglomération de Djibouti et les zones rurales du cercle, y compris Ambouli. Nous reviendrons plus en détail sur l'organisation de l'agglomération de Djibouti, qui regroupe la plus grande partie de la population du territoire sur une petite fraction de sa superficie.

Après l'indépendance, les cercles sont maintenus, leurs limites ne connaissant que de petites modifications d'après la carte IGN de 1992. En 2002, l'opposant Ahmed Dini évoque un projet de création d'un district de l'Arta, qu'il rejette, estimant qu'il s'agit d'«*une opération économique et une opération d'expansion territoriale tribale, au bénéfice des Issas*» ³⁴, dont l'objectif serait de retirer le lac 'Assal des espaces afars. Cette nouvelle organisation a été mise en œuvre, et la République de Djibouti compte actuellement cinq régions plus la capitale.

Elections et bureaux de vote

A partir de 1946, en lien avec la suppression de l'indigénat, les habitants deviennent associés, dans des proportions variables dans le temps, à la gestion des colonies. Pour leur permettre d'exprimer leurs droits de citoyens il est nécessaire de mettre en place une infrastructure, qui est également territoriale par deux aspects. Le premier est celui des circonscriptions électorales, mais il n'a pas une grande signification, car il se superpose au découpage administratif. Le deuxième est celui de l'emplacement des bureaux de votes, qui permet de mettre en évidence l'importance relative accordée aux espaces dont nous avons étudié la formation ³⁵.

Nous allons prendre en compte ces deux aspects, en analysant sous l'angle de leur signification territoriale les élections qui se déroulent dans le territoire durant les trois décennies qui séparent la fin de la Seconde Guerre mondiale de l'indépendance.

Les circonscriptions électorales et les élections

La question des circonscriptions ne concerne que les élections de l'assemblée du territoire (Assemblée territoriale, puis Chambre des députés à partir de 1967) ³⁶. Pour les autres élections (référendums et élections législatives et présidentielles françaises), le territoire ne représente qu'une seule circonscription. Les premières élections du Conseil représentatif de la colonie ³⁷, le 10 mars 1946, ne se déroulent pas au suffrage universel : parmi les autochtones, seuls les notables votent. Le scrutin a lieu dans les chef-lieux des cercles. Ainsi pour le cercle de Tadjoura il y a 70 votants, dont ceux d'Obock qui ont été amenés en

³³ L'arrêté indique des limites qui sont celles de 1946. Tholomier (Robert), [1977], indique p. 57 que les postes de Holhol et d'Arta «*restèrent attachés*» à Djibouti. Nous n'avons pas trouvé de documents à l'appui de cette affirmation en ce qui concerne Holhol. Le décret du 1/3/1965, qui crée le poste administratif de Holhol, précise qu'il se situe «*dans le Cercle d'Ali-Sabieh*» (art. 1^{er}).

³⁴ Entretien avec Alain Leterrier et Colette Delsol, *Les Nouvelles d'Addis*, n° 30, juillet-septembre 2002, p. 4.

³⁵ Nous n'abordons pas ici la signification politique de ces scrutins, ni même leurs résultats. Nous renvoyons sur ces points aux ouvrages qui traitent de l'histoire politique de Djibouti, en particulier Tholomier (Robert) [1977], Oberlé (Philippe), Hugot (Pierre) [1985] et Dubois (Colette) [1997].

³⁶ La composition des assemblée du territoire et les élections entre 1945 et 1958 sont analysées dans Dubois (Colette), Pénel (Jean-Dominique) [2006], chapitre 2, pp. 55-117.

³⁷ Institué par la loi du 9/11/1945.

camion par l'administration ³⁸. La représentation des élus n'est pas territoriale mais ethnique, avec deux Somalis, deux «Danakils» et deux Arabes ³⁹ qui s'ajoutent aux six «Français».

Pour les élections suivantes du Conseil représentatif, en novembre 1950, la représentation devient territoriale. La première délimitation de circonscriptions électorales a lieu le 5 septembre 1950, avec le partage du cercle de Dikhil «*en deux circonscriptions électorales correspondant à deux zones d'habitat, l'une appelée Dikhil-Sud (pays Issa) et l'autre Dikhil-Nord (pays Dankali)*» (art. 1^{er}). Les autres circonscriptions correspondent aux cercles.

Le 28 septembre 1955, dix circonscriptions sont définies : cinq pour la ville de Djibouti, une pour le cercle d'Ali Sabieh, une pour le poste Obock, une pour Tadjoura et les deux du cercle de Dikhil qui sont maintenues. On peut noter que ce découpage laisse en dehors de toute circonscription les parties du cercle de Djibouti hors de la ville même.

Finalement, le 15 mai 1957, avec l'application au territoire de la Loi-cadre du 23 juin 1956 et le suffrage universel des autochtones, trois circonscriptions sont définies : une pour le cercle de Djibouti, une pour le cercle de Tadjoura (Obock compris) et une regroupant les cercles de Dikhil et d'Ali Sabieh. Ces circonscriptions resteront en place jusqu'à l'indépendance, à part la dissociation d'Ali Sabieh et Dikhil dans les années 1960; ce qui évolue selon les scrutins est le nombre de délégués de chaque circonscription, et l'organisation des bureaux de vote. Le 30 octobre 1968, le cercle de Djibouti est divisé en trois circonscriptions : le Nord de la ville (la «ville européennes» et les quartiers 1 et 2) désigne cinq représentant, le Sud ⁴⁰ (les autres «quartiers indigènes») en élit six, et les «zones suburbaines et rurales» deux.

Lors des élections à l'Assemblée territoriale du 23 juin 1957, le cercle de Djibouti élit dix-huit représentants, les circonscriptions Nord et Sud, six chacune. Après le référendum du 28 septembre 1958, l'Assemblée est dissoute le 20 octobre et de nouvelles élections ont lieu le 23 novembre. Cette fois Djibouti a seize élus, le nord, neuf, et le sud, sept. Aux élections territoriales suivantes, le 17 novembre 1963, Djibouti élit quatorze membres de l'Assemblée, le Nord, onze, Dikhil, cinq et Ali Sabieh, maintenant dissocié, deux. Pour les élections du 17 novembre 1968, Djibouti perd un représentant qui est affecté à 'Ali Sabieh. Ensuite nos sources n'indiquent plus le nombre de délégués.

	Djibouti	Tadjoura-Obock	Dikhil	'Ali Sabieh
23 juin 1957	18	6	6	
23 novembre 1958	16	9	7	
17 novembre 1963	14	11	5	2
17 novembre 1968	13	11	5	3
18 novembre 1973				
8 mai 1977				

Nombre de représentants par circonscription lors des élections de l'Assemblée du territoire

³⁸ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels et trimestriels - 1946-1952», rapport mensuel 2/1946, 15/3/1946.

³⁹ Siègent également huit membres désignés par le gouverneur.

⁴⁰ Les limites entre les deux circonscriptions urbaines sont l'avenue 13 et le boulevard de Gaulle (voir *infra*).

Les bureaux de vote

La répartition des bureaux de vote fournit un deuxième indicateur de la maîtrise administrative des espaces internes de la colonie, laquelle est toujours liée à la question électorale. A partir de 1956, le *Journal officiel* de la colonie publie la liste des bureaux de vote pour les dix-huit élections qui précèdent l'indépendance. Ces listes sont organisées par cercle.

		Djibouti	Tadjoura	Obock	Dikhil	'Ali Sabieh
législatives	2 janvier 1956	6	4		3	3
référendum	28 septembre 1958	11	8		3	1
locales	23 novembre 1958	11	9		3	1
législatives	19 avril 1959	11	11		4	1
référendum	8 janvier 1961	11	13		4	2
référendum	8 avril 1962	11	13		4	6
référendum	28 octobre 1962	11	12		4	5
locales	17 novembre 1963	11	22		9	8
présidentielle	5 décembre 1965	11	14	11	9	7
référendum	19 mars 1967	12	20	11	16	9
locales	17 novembre 1968	14	33		15	8
référendum	29 avril 1969	14	17	11	15	8
présidentielle	1 ^{er} juin 1969	14	17	11	11	9
référendum	23 avril 1972	14	17	12	15	10
législatives	4 mars 1973	14	18	12	15	10
locales	18 novembre 1973	14	24	12	15	10
présidentielle	5 mai 1974	16	23	13	15	10
locales	8 mai 1977	41	20	12	18	12

Nombre de bureaux de vote par cercle lors des élections (1956-1977) ⁴¹

Le nombre de bureaux de vote est un indicateur de la considération que l'administration coloniale accorde à un espace. Ces chiffres sont aussi révélateurs du résultat que l'administration souhaite obtenir lors des élections. En effet, les témoignages convergent pour dire que ces élections ne correspondent pas à une expression démocratique des électeurs. Il y a les cas avérés de fraude ⁴², mais surtout des pratiques de détournement des votes, comme dans les cercles périphériques – c'est-à-dire hors de Djibouti – où les cartes d'électeurs sont attribuées à un notable, choisi par l'administration, qui vote pour ses affiliés supposés ⁴³, dont le nombre est également évalué par l'administration, sans parler du vote des femmes.

C'est pourquoi il est difficile d'aller chercher dans ces données ce qui n'y est pas réellement : une analyse politique. Il nous semble inutile pour tenter de mesurer plus précisément le rapport relatif des différents cercles, de pondérer ces chiffres avec la superficie à couvrir, ou le nombre d'électeurs inscrits par bureau de vote. Ces données ne décrivent pas une situation politique, mais administrative : la considération

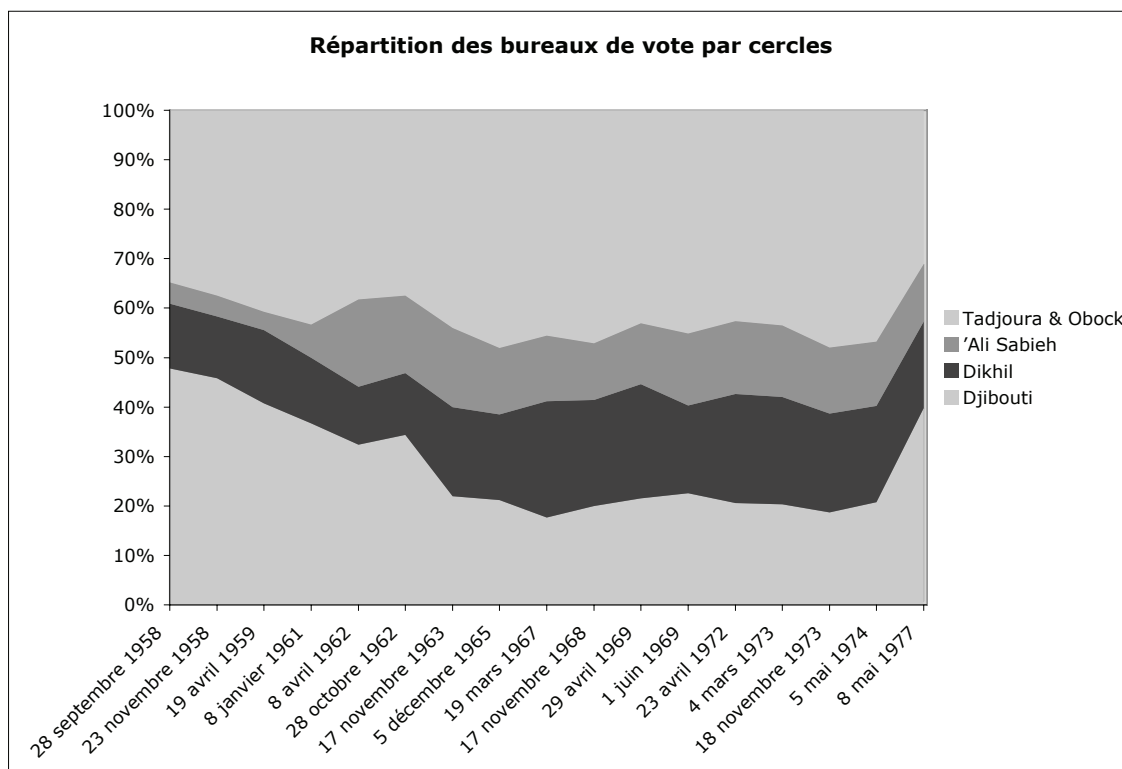
⁴¹ Le premier arrêté listant les bureaux de vote est publié le 12/12/1955 pour l'élection de janvier 1956. Hors Djibouti, il prévoit un bureau par cercle, auquel s'ajoutent 2 sections pour Dikhil et 3 pour Tadjoura. Ce scrutin, qui n'est pas basé sur la même conception de la citoyenneté que les suivants, n'est indiqué ici que pour mention. Source : JO CFS.

⁴² Par exemple, lors des élections de 1957, une coupure de courant opportune lors du dépouillement aurait facilité la victoire de Mahmoud Harbi, dans une élection déjà truquée par l'administration (Oberlé (Philippe), Hugot (Pierre) [1985]).

⁴³ Attestée encore dans une note du 9/5/1974 (CAC, 940163/54, «Bulletins de renseignement») : «*La pratique du vote collectif par les Okals au nom des membres de la tribu absents semble toutefois se perpétuer encore dans certains bureaux de vote de brousse*».

accordée aux territoires institués que nous avons étudiés précédemment. En même temps, cette relation tend à justifier l'existence de ces espaces, dans une dialectique circulaire qu'il est difficile de démêler.

Ces valeurs brutes donnent quelques indications. D'abord, bien sûr, la forte augmentation du nombre de bureaux dans les cercles du Nord, mais aussi du Sud à partir de 1963. En dehors des manipulations politiques, elles montrent aussi l'augmentation de la prégnance administrative sur le territoire. Le cercle de Djibouti, qui représente la moitié des bureaux de votes en 1958, n'en a plus que le cinquième en milieu de période, et 28% en moyenne. Le Nord pour sa part, représente en moyenne, sur la période 1958-1977, 42% des bureaux.



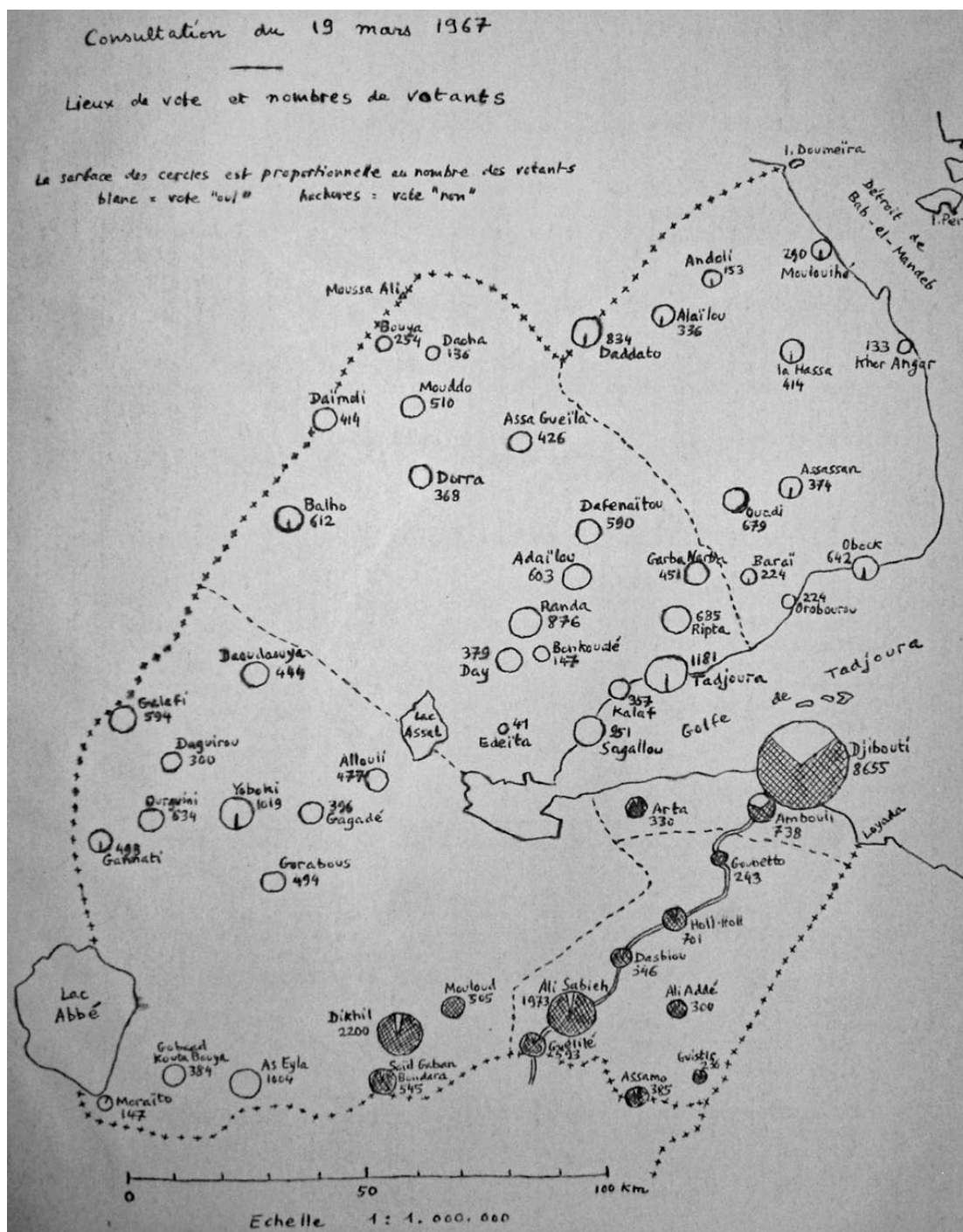
Si l'on traduit ces données en valeurs relatives, on obtient le schéma ci-dessus, qui indique d'une certaine façon le poids politique de chaque cercle pour l'administration, puisque le nombre de bureaux de vote est proportionnel au nombre d'électeurs qui auront la possibilité d'y accéder. Le résultat du vote étant pré-déterminé, son organisation n'est en fait que l'un des moyens permettant de parvenir au résultat souhaité.

Ce schéma montre ce qui semble une évidence pour les observateurs politiques, c'est à dire une sur-représentation des populations du Nord du territoire, supposées soutenir le gouvernement d'Ali Aref, proche de l'administration jusqu'en 1976. La correspondance entre le nombre de bureaux de vote et la fabrication du résultat est illustrée par la remontée du cercle de Djibouti en 1977.

Le rapport de la commission de contrôle des élections lors du référendum du 19 mars 1967 ⁴⁴, qui approuve le maintien de la colonie dans le giron français, apporte un éclairage. Elle estime d'abord qu'il n'y a pas eu «trop» de fraudes ou de votes abusifs, et que même si les listes électorales «comporte[nt] un

⁴⁴ CAC 940163/78.

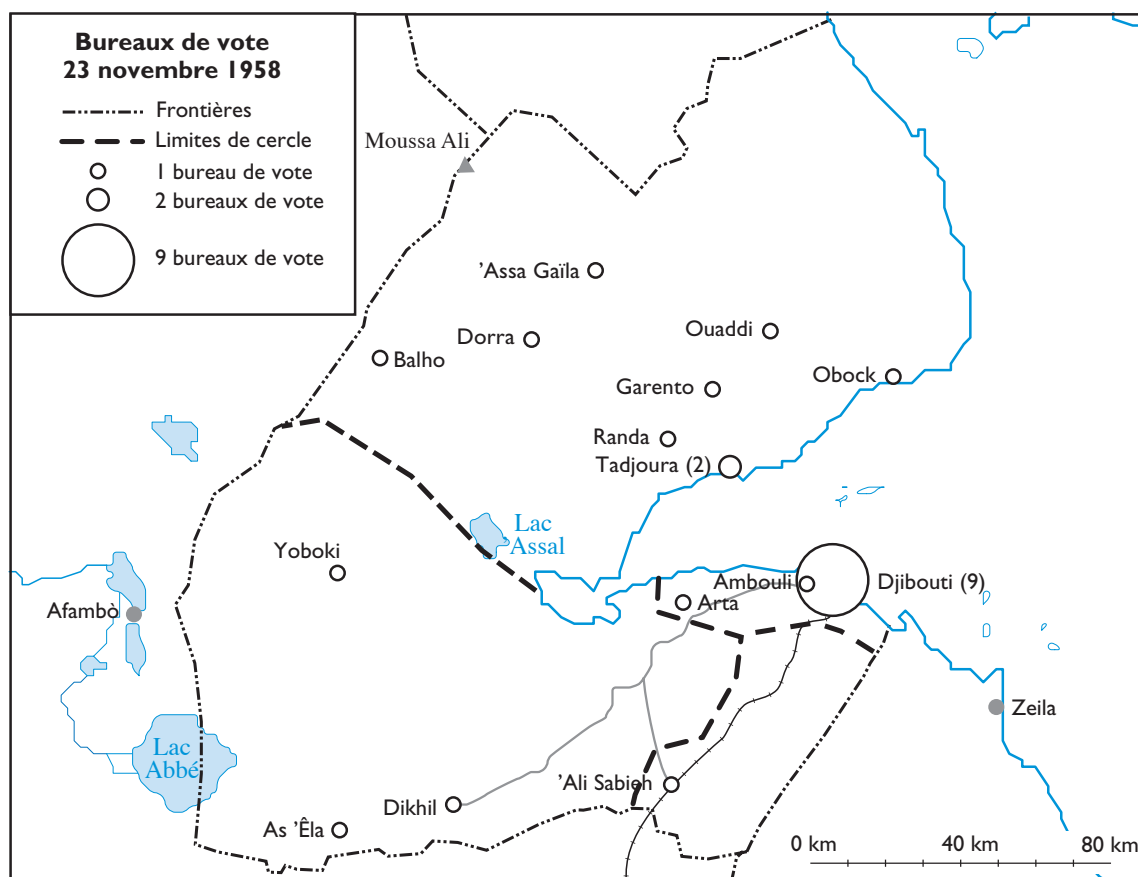
certain nombre d'erreurs», le vote reste valable. Elle l'analyse ensuite, et montre la correspondance entre les territoires et les votes sur la carte ci-dessous.



La relation entre la position des bureaux de vote et le résultat apparaît alors nettement. Le Sud-Est a voté «non», le reste du territoire «oui», faisant apparaître une véritable limite. Pour tester l'hypothèse que la répartition des bureaux de vote participe de la fabrication des résultats des élections, nous allons les représenter lors de trois des cinq élections de l'Assemblée territoriale (puis Chambre des députés) entre 1958 et 1977 : la première, la dernière, et la médiane en 1968 ⁴⁵.

⁴⁵ Les toponymes indiqués sur les cartes sont ceux de l'IGN de 1992, s'ils existent, et non ceux des arrêtés.

Lors de l'élection de 1958, il y a très peu de bureaux de vote, le territoire est à peine couvert, en particulier les cercles de Dikhil et 'Ali Sabieh. Il s'agissait de faire perdre Mahmoud Harbi, et hors Djibouti il n'y a qu'un seul bureau en pays issa, à 'Ali Sabieh où vivent aussi quelques Européens.



En 1963 il y a beaucoup plus de bureaux de votes, et si le «pays afar» est beaucoup mieux couvert, des bureaux sont ouverts le long de la voie ferrée où vivent les Issas. Entre 1963 et 1968, la situation évolue peu, cette tendance se confirme seulement, avec l'ajout de bureaux dans le nord et l'ouest. A Djibouti nous ne connaissons pas la position des trois bureaux de vote hors de la ville (peut-être Ambouli, Damêrdjog et Arta comme en 1973). Dans le cercle d'Ali Sabieh, le bureau de vote qui était à Guélilé, à la frontière, est transféré à 'Ali Sabieh. Dans le cercle de Dikhil sont ajoutés les bureaux de Gâlâfi, Alloulli, Ourguini, et As Bahaltou. Dans le Nord, sont ajoutés les bureaux de Arda Dabba, Assassan, 'Assa Guinnéïta, 'Andoli (cercle d'Obock) et 'Aduêno, Kalaf, Ribta, Garba Naba, Bankoualé, 'Adaïlou, Adoïla et Madgoul (cercle de Tadjoura).

En 1977, le cercle de Djibouti est beaucoup plus largement couvert, avec un grand nombre de bureaux à Djibouti même, mais aussi dans les alentours (en 1973, il y en avait déjà à Ambouli, Damêrdjog et Arta). A 'Ali Sabieh, quatre bureaux supplémentaires : deux au chef-lieu, un à Holhol et un à Boullé (depuis 1973).



A Dikhil, deux bureaux ont été ajoutés en 1973, au chef lieu et à Daouddayya. En 1977, s'ajoutent Ab'a, Téw'o, et Chêkhéïti. Dans le cercle de Tadjoura, trois bureaux sont supprimés en 1973 : Bankoualé (remis

en 1977), Madgoul et un à Tadjoura ville, et cinq bureaux sont ajoutés : Airi, Dougoum et Oueah-Didalé (supprimés en 1977), ainsi que Bodoni (non localisé) et un supplémentaire à Randa. En 1977, les bureaux de Balho et Aduêno (indiqué par erreur en 1973 comme étant dans le cercle d'Obock) disparaissent en plus de ceux mentionnés, et un bureau est ajouté à Mlaho (non localisé). Dans la circonscription d'Obock, la seule modification est le remplacement d'Arda Dabba par Medeho en 1973. La répartition territoriale des bureaux de vote suit bien la frontière des votes désirés et pré-attribués.

Les quartiers de Djibouti

Une partie de la colonie fait l'objet d'un découpage particulier, qui trace également des frontières et des limites, c'est l'agglomération de Djibouti, la plus importante du territoire. Elle constitue la principale, et longtemps la seule, partie urbaine du territoire définie dès 1899 (voir chapitre 2-3). Le 27 décembre 1934, la zone «suburbaine» disparaît ⁴⁶; les territoires de l'ensemble de la colonie sont divisés en deux zones fiscales. La «zone urbaine» est l'espace compris entre le rivage et une ligne joignant Boîl'aos au point le plus au sud des Salines occidentales. Elle recouvre donc le port, la ville européenne (qui n'est pas mentionnée en tant que telle dans l'arrêté) et les quartiers indigènes. Le reste de la colonie constitue la «zone rurale». Le 16 mai 1938 la «zone urbaine» devient la «commune mixte de Djibouti», administrée par le commandant du cercle de Djibouti.

Le 3 août 1923, avant la création du cercle de Djibouti, *«considérant l'extension progressive de la ville indigène de Djibouti et la nécessité d'y maintenir l'ordre et la propreté»*, six quartiers indigènes sont institués. Ils sont sous la responsabilité d'un «chef de quartier» autochtone, *«tout spécialement chargé de faire assurer la propreté, l'ordre et la tranquillité sous le contrôle du chef du district Issa et la surveillance constante du Commissaire de police»* (art. 1). L'ensemble des «quartiers indigènes» est aussi appelé «Bender Djedid», du nom d'un village proche de Djibouti au début du siècle ⁴⁷.

Dans cette première définition, la ville européenne n'apparaît pas. Elle n'est visible qu'en décalque de la ville indigène. Elle est évoquée pour la première fois dans un arrêté d'octobre 1927, qui fixe les zones tarifaires des taxis ⁴⁸, mais ne précise pas explicitement ses limites.

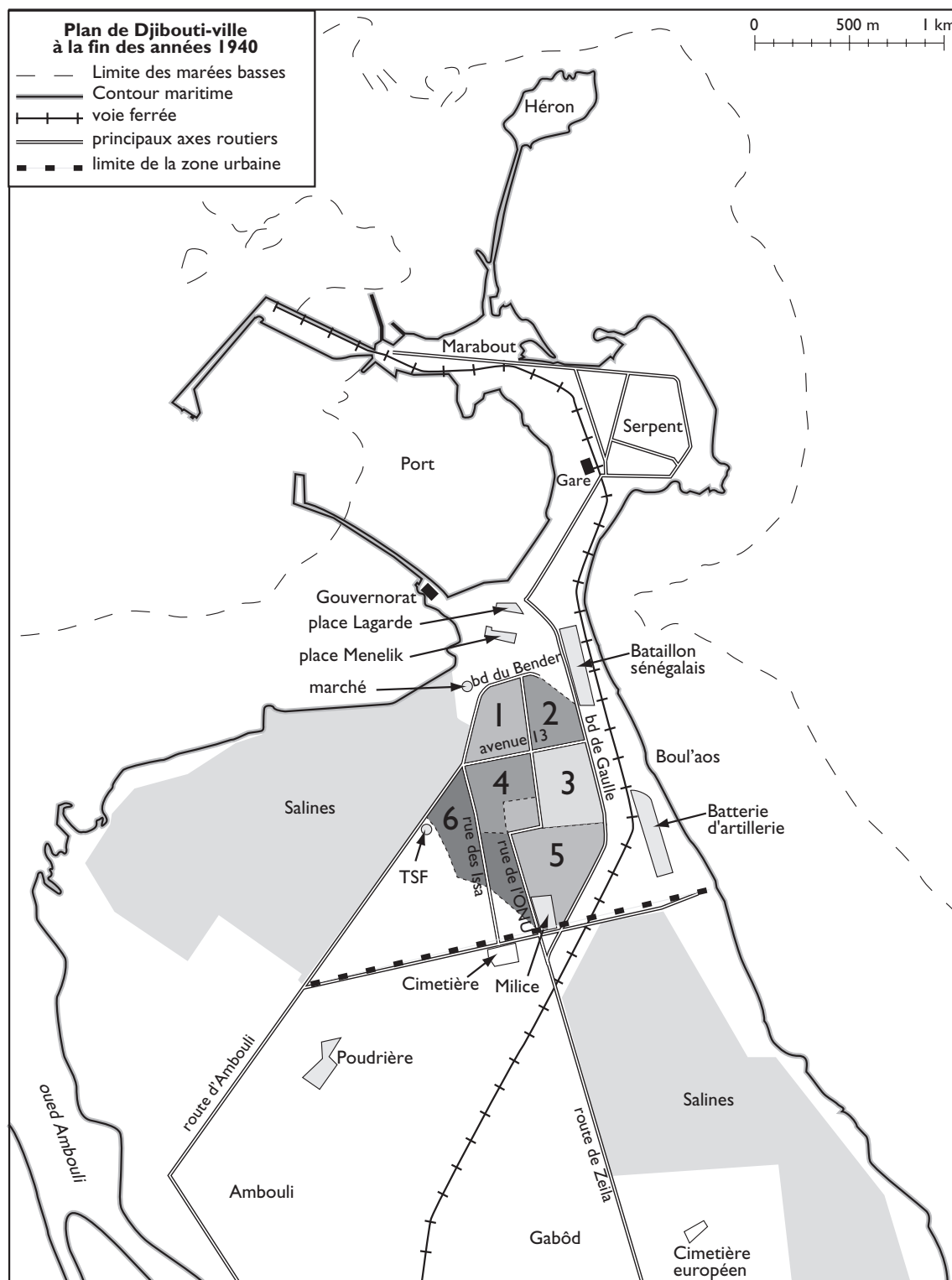
Le 18 novembre 1935, les *«villages indigènes sont divisés en cinq quartiers»* (art. 1), placés sous la responsabilité de «chefs de quartier» chargés de la sécurité, du maintien de l'ordre (*«empêcher dans la mesure du possible les attroupements ou rassemblements sur la voie publique»* et exercer *«de façon permanente une surveillance étroite sur les agitateurs ou les meneurs»*, art. 10) et du recouvrement des impôts. Les quartiers 5 et 6 de 1923 sont regroupés.

⁴⁶ Elle avait été créée par l'arrêté du 28/12/1899.

⁴⁷ Dubois (Colette) [1997].

⁴⁸ ANOM, 3F2, «Circulation», arrêté du 29/10/1927. La «zone 1» se trouve *«entre l'extrémité de la jetée du Gouvernement, la station de TSE, les Ateliers des Salines, le boulevard de Bender Djedid et toute la ville européenne jusqu'à la gare inclusivement»*, la zone 2 étant les *«partie nord du plateau du serpent et plateau du Marabout»*. Les quartiers indigènes ne sont compris dans aucune de ces zones.

Le 3 octobre 1939, le «périmètre urbain de Djibouti» est divisé en sept quartiers, dont les six premiers sont représentés sur la carte ci-dessous ⁴⁹, le septième étant Ambouli. Ce découpage des «quartiers indigènes» va demeurer pratiquement inchangé jusqu'en 1974.



C'est seulement le 6 juin 1943 qu'apparaît une délimitation de la zone européenne au détour d'une décision du commandant du cercle de Djibouti, concernant les cafetiers :

⁴⁹ Réalisée à partir de la carte au 1/10 000^e publiée par l'IGN en 1949 à partir de relevés du capitaine Chavat de 1942 (un exemplaire se trouve dans SHAT, 7H1, ainsi qu'un tirage britannique de 1943 de la carte de Chavat), et d'un plan des quartiers de Djibouti inclus dans le rapport Debay du 19/9/1949 (ANOM, Contrôle 813).

«Art. 1^{er} - Aucune patente de cafetier indigène ne sera accordée pour la zone urbaine européenne, limitée par le talus du Bender et le bord externe du marché.

Art. 2 - Les débits de cette sorte déjà installés dans cette zone devront être fermés dans le mois qui suivra la publication de la présente décision»⁵⁰.

C'est alors qu'apparaît la limite du «talus du Bender» qui longe le sud du boulevard du même nom, et marque une importante division de la ville au moins jusqu'à l'indépendance⁵¹. Ainsi, lors des événements d'août 1966, un barrage est institué sur le Bender dès le 26, et son franchissement nocturne est interdit.

Le 26 février 1947, *«il est créé dans le centre urbain de Djibouti un quartier dit "Européen" (...) délimité au nord par la Place Menelick, au sud par le Bender, à l'ouest par le boulevard Bonhoure, à l'est par le boulevard de Gaulle»* (nouvel art. 2 de l'arrêté du 3 octobre 1939). Sans que cela soit expliqué, ces limites définissent en fait une zone sud des quartiers européens, laissant le nord du plateau de Djibouti et le plateau du Serpent hors de ce cadre. Il est cependant précisé que le chef du quartier européen n'a *«autorité [que] sur tous les habitants autochtones ou étrangers ne possédant pas le statut européen»*. On peut donc penser que cette zone de contact entre les espaces autochtones et colons est en fait un espace mixte, avec des habitants de statuts différents, une zone frontière entre le nord et le sud «homogènes».

Le 3 février 1956, la commune de Djibouti est organisée en *«sept quartiers urbains et un quartier sub-urbain»* (art. 1^{er}). Le «quartier européen» est alors la zone au nord du Bender, les six quartiers indigènes sont à peu près inchangés et le septième est toujours Ambouli («sub-urbain»). Le 30 mai 1958, un nouvel arrêté redéfinit le même nombre de quartiers approximativement dans les mêmes limites. Signe des préoccupations du moment, l'état civil est rajouté aux fonctions des chefs de quartier.

Le 10 janvier 1968, la création du district de Djibouti entraîne sa division en trois arrondissements, dont un sub-urbain. La limite entre les arrondissements urbains, l'avenue 26, est précisée le 21 février 1968, et modifiée le 7 août 1974. Cependant l'existence des arrondissements n'entraîne pas la disparition des quartiers, qui sont redéfinis le 14 août 1974, avec la création de *«neuf quartiers urbains et un quartier suburbain»* (art. 1^{er}). Il n'y a plus de quartier européen, mais un «quartier nord», et huit quartiers (dont le 7bis) qui s'étendent jusqu'à Ambouli. Le quartier suburbain d'Ambouli est l'*«agglomération urbaine du 3^e arrondissement»* (art. 2).

Signification des quartiers

En dehors du quartier «européen» dont la signification semble *a priori* assez claire, la logique de ce découpage n'apparaît pas de façon évidente. Une partie de l'explication officielle se trouve dans une note de février 1947 qui décrit la population autochtone de Djibouti⁵². Elle en donne d'abord la composition : Issas : 2 900 (19,3%); «Issacks» : 3 400 (22,6%); Darods : 450 (3%); Gadaboursis : 1 500 (10%); Arabes :

⁵⁰ ANOM, 4E6/1, décision n° 19 du commandant de cercle de Djibouti, 22/6/1943.

⁵¹ Des notables djiboutiens vivent aussi dans le quartier européen. Des fiches de police non datées signalent par exemple que c'est le cas d'Ahmed Dini ou de Saïd Ali Coubèche, l'une des plus grosses fortunes du territoire, qui vit au Serpent (CAC 940163/30).

⁵² ANOM, 4E6/1, «Correspondances diverses (1928-1950)», note du 20/2/1947.

5 500 (35,5%); Afars («Danakil») : 1 300 (8,6%)⁵³; puis par quartier, en précisant l'ethnie des chefs de quartiers⁵⁴ :

	Majorité des habitants	Chef de quartier
Quartier européen	arabe	-
Quartier n° 1	arabe	afar («dankali»)
Quartier n° 2	arabe	darot
Quartier n° 3	Issaq et darot	habar awal
Quartier n° 4	gadaboursi et issa	afar («dankali»)
Quartier n° 5	issa	gadaboursi
Quartier n° 6	issa et toumal	issa
Quartier n° 7 (Ambouli)	arabe	arabe

Répartition «ethnique» des quartiers de Djibouti, février 1947

En septembre 1955, puis en décembre pour les élections législatives anticipées du 2 janvier 1956, deux arrêtés organisent les bureaux de vote à Djibouti. Les électeurs sont répartis en deux collèges. Le premier (les Européens) dispose d'un seul bureau, à Djibouti. Pour le second collège, les autochtones, dans le cercle de Djibouti la répartition des bureaux de vote en précise l'ethnie et le quartier⁵⁵ :

	Ethnies
Quartier 1	Afar
Quartiers européen et 2	Arabe
Quartier 3	Aberawal, Darod, Issaq
Quartiers 4 et 6	Issa
Quartier 5	Gadaboursi

Répartition «ethnique» des quartiers de Djibouti, début 1956

On note qu'en huit ans la représentation de la distribution ethnique des quartiers a évolué. Les Issas sont séparés des autres Somalis (qualifiés alors d'«exogènes»), et les Afars seraient devenus majoritaire dans un des quartiers les plus proches de la «ville européenne».

Selon cette analyse, les quartiers sont vus comme correspondant à une organisation par origine de l'espace urbain, mais elle nous montre aussi une autre répartition. Le Nord de l'agglomération, y compris les deux «quartiers indigènes» septentrionaux, n'est pas peuplé d'autochtones originaires de la colonie, mais d'Arabes yéménites, qui chevauchent la limite du Bender. Cela confirme l'analyse d'Alain Rouaud : «la communauté arabe yéménite de Djibouti (...) [est] un exemple significatif (...) de groupe relais entre le colonisateur et le colonisé»⁵⁶. Il ajoute, à propos de leur localisation dans la ville au début des années 1970 :

«Selon leur fortune et l'ancienneté de leur établissement les émigrés yéménites se répartirent en trois groupes installés dans des quartiers différents. Dans les années 1970, la situation se présentait comme suit :

Les familles venues au début du siècle, enrichies, vivaient dans les mêmes quartiers (Marabout, Serpent, etc.) que les Européens (...). Les natifs du Yémen habitaient autour de

⁵³ Selon le recensement de 1946, il y a alors environ 2000 européens en CFS, presque tous à Djibouti (voir chapitre 6).

⁵⁴ En 1949, répondant au rapport de la mission Debay, le gouverneur précise que «les quartiers 4 et 6 sont habités en proportion à peu près égale par des Issas et par des Gadabourcys» (ANOM, contrôle 813, mission Debay, rapport du 19/9/1949).

⁵⁵ Nous ne savons pas si le vote était organisé par quartier, ou par ethnie, les deux étant mentionnés dans les arrêtés. Où vote un Arabe qui réside dans le Quartier 1 ?

⁵⁶ Rouaud (Alain) [1997], p. 320.

la place Ménélik, là où étaient leurs affaires (...). La masse enfin, d'arrivée ancienne ou récente, mais de revenus modestes, vivait dans le quartier 1, aux côtés des Afar et dans les parties orientales des quartiers 2 et 3»⁵⁷.

Le Bender ne marque pas en réalité la limite entre les européens et les autochtones, ni même entre les communautés, aux contours d'ailleurs flous comme nous le verrons au chapitre 6, mais bien plus une limite sociale entre les classes pauvres – dangereuses, économiquement et socialement plus ou moins bien intégrées – et les groupes qui profitent du système colonial. C'est aussi l'endroit où la presqu'île de Djibouti est la plus étroite, et donc la plus facile à barrer pour protéger la ville industrielle, commerciale, administrative et coloniale.

La limite du port

Il existe une autre limite interne à la ville de Djibouti : celle du port. Dès 1899, un arrêté du 14 novembre fixe la zone où sont autorisés les chargements et déchargements (art. 1^{er}). Il ajoute que *«tout chargement ou déchargement accompli en dehors de ces limites sera considéré comme irrégulier et frauduleux et réprimé comme tel»*. Il s'agit probablement de lutter contre la contrebande.

L'institution du port franc en 1949, puis sa concrétisation dans l'accord franco-éthiopien de 1959 (voir chapitre 3), ont amené à l'installation d'un système permettant d'isoler le port, comme le signale le gouverneur en décembre 1959 :

«Il reste le problème de l'enceinte du port franc. Cette enceinte existe en fait à l'heure actuelle, mais il est possible que nous soyons amenés à la déplacer pour des raisons matérielles (...). Les Ethiopiens ne peuvent, sous prétexte d'obtenir plus de facilités, exiger que cette limite du port soit déplacée arbitrairement en ville»⁵⁸.

«Aucun texte ne délimite le port franc mais il (existe) par contre sur le terrain une barrière matérialisant de façon précise [la] limite [de la] franchise portuaire»⁵⁹.

En 1960, *«le conseil de gouvernement de Djibouti avait spontanément proposé de reculer les limites actuelles de façon à englober un vaste terrain appartenant au CFE situé près de la gare»⁶⁰*. Un rapport de 1961 nous explique la suite :

«Il y a l'histoire de la barrière du Port - la seule - qui isolait la presqu'île du port du reste du territoire sur 100 mètres de terre plein (environ). Cette barrière a été enlevée pour réparation à l'Atelier du Port. Nul n'a pu la réinstaller : ni l'Officier du Port, ni le Service des Contributions. Cette barrière n'était qu'une ligne symbolique de démarcation entre le Port et la ville. Elle constituait apparemment un affront pour la population locale, blanche ou noire. Dans ces conditions, les cartes d'accès au Port délivrées antérieurement n'ont plus été réclamées ni renouvelées»⁶¹.

Une décision du 13 avril 1962⁶² modifie les limites du port, fixées auparavant par un arrêté du 3 février 1943. Elle définit des limites maritimes et terrestres à l'emprise portuaire. La zone terrestre du port est encore modifiée par une délibération du 22 décembre 1965. Cette limite n'a pas de signification politique,

⁵⁷ Rouaud (Alain) [1997], pp. 332-333.

⁵⁸ CAC 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», lettre du chef du territoire au ministère, 1/12/1959.

⁵⁹ CAC 940164/15, «Elaboration du traité de 1959 - Correspondances 1959», télégramme du chef du territoire au ministère FOM, 12/12/1959.

⁶⁰ CAC 940164/15, «Application du Traité (1960-1962)», lettre du chef du territoire au ministère, 5/2/1960.

⁶¹ ANOM, Contrôle 815, mission Zoccolat (1959-1960), rapport 15E supplémentaire, 1/3/1961.

⁶² JO CFS, 30/4/1962, arrêté du 16/4/1962.

en dehors de la délimitation éventuelle du «territoire éthiopien» dans la ville. En revanche, l'accès au port, et au travail qu'il procure, est l'enjeu de nombreux conflits qui jalonnent l'histoire de la colonie.

Durant l'entre-deux guerres, plusieurs conflits opposent des groupes «ethniques» (Arabes et Somalis) pour les postes de «chauffeurs» sur les navires des Messageries Maritimes. En avril 1937, des bagarres causent la mort de trois Arabes ⁶³. En 1956, les dockers Arabes sont remplacés par des Somalis, principalement des Issaks ⁶⁴. Puis en 1967, suite aux événements de l'automne 1966 et aux grèves de dockers concomitantes, on assiste à un nouveau changement :

«Depuis la consultation et la fin du mois de mars dernier [1967] 1700 bédouins afars venus de l'intérieur des Cercles d'Obock, Tadjourah et Dikil ont remplacé sur les quais les 2 000 dockers somalis, étrangers pour la plupart, lesquels s'étaient eux-même substitués, en 1957, aux yéménites qui traditionnellement chargeaient et déchargeaient les navires escalant à Djibouti. Une baisse certaine des rendements a suivi ce changement de personnel; il ne pouvait en être autrement» ⁶⁵.

Des logements sont réalisés en ville pour loger les nouveaux citoyens (cité du Stade en 1966 pour les Somalis et d'Arrhiba en 1968 pour les Afars), entraînant de profondes modifications de l'organisation de la ville, toujours conçue dans une vision «ethnique». C'est aussi l'époque où se développe un nouveau «quartier indigène», hors des limites de la ville, le bidonville de Balbala qui accueille les nouveaux immigrants clandestins. C'est le lieu précaire où s'abrite l'immigration récente et l'exode rural.

⁶³ ANOM, Affaires politiques 2665/7.

⁶⁴ ANOM, Contrôle 818, rapport de Jacques Robert, 4/1/1967 : «Les Issacks (...) fournissent au port de Djibouti ses meilleurs dockers depuis l'éviction des Arabes».

⁶⁵ ANOM, Contrôle 818, rapport de Jacques Robert, 30/9/1967.

5-2 – Des frontières ethniques ?

Nous avons vu que les symboles et justificatifs ethniques apparaissent le plus souvent comme des arguments pour expliquer l'action de l'administration en matière de frontières et limites internes.

Le traité de 1862, par lequel la France achète Obock, qualifie les vendeurs de «chefs Danakils». En revanche, aucun qualificatif ethnique n'apparaît dans les premiers textes formalisant l'achat d'Assab par l'Italie en 1879-1880 ⁶⁶. On ne trouve «Danachil» que le 15 mai 1880 et, le 20 septembre 1880, il est question des régions «*Dankali*». Les traités de 1882 et suivants, entre l'Italie et le sultan de l'Awsa, le qualifie de chef suprême des «*Danakili*».

Les accords conclus par Léonce Lagarde au nom du gouvernement français en 1884 (du 9 août 1884 avec le «sultan de Gobad», au 21 septembre avec le sultan de Tadjoura), ne contiennent pas de qualificatif ethnique. En revanche, l'accord du 2 janvier 1885 avec le Gôb'aad, parle des «*Danakils qui sont du ressort du sultan*». L'accord du 26 mars 1885 parle des «Chefs Issas», sa confirmation le 31 août 1917 parle des représentants de la «race issa» et des «territoires issas» et mentionne «l'administrateur (...) des districts Issas et Dankali». L'échange de notes franco-britannique du 3 avril 1887 évoque les «Issas-Somalis» à l'ouest du «Raz-djéboutil», les «Gadi-Bourzis» et «Gibrils-Abockores» à l'est, mais celui du 2-9 février 1888 n'en parle pas.

Comme le signale François-Xavier Fauvelle à propos de l'Afrique du Sud, le vocabulaire ethnique est sur-signifiant, chaque mot est rempli d'implicites :

«S'affranchir complètement de ce vocabulaire descriptif (...) est impossible. Mais au moins peut-on escompter mettre au jour les significations tacites, occultées, d'une terminologie incontournable» (p. 65).

«Noms de peuples ou de "nations", ethnonymes divers, désignation de la couleur de la peau, catégories raciales, sobriquets lâchés ou tus, qualificatifs quelconques, même euphémisés, participent d'un réseau serré de significations qui traversent des contextes historiques et sociaux distincts» ⁶⁷.

Le vocabulaire utilisé pour désigner les groupes présents sur le territoire djiboutien n'est pas plus neutre, et renvoie à des réalités et des conceptions mouvantes :

«The Afar are known by such various names as Danakil (Arabic), Adal (Amharic), Adali (Oromo), Teltale (Tigre) and Oudali (Somali). In spite of all those various names given to them by other peoples they, however, identify themselves as Afar» ⁶⁸.

Les termes autour de «dankali» (pluriel «danakil») relèvent d'une vision «arabisée». Dankali est une tribu de l'arrière-pays d'Assab (qui s'est peut-être appelée Ankalá auparavant), et la forme plurielle est issue de l'arabe ⁶⁹. Dans la documentation on en trouve de nombreuses variations, comme «danakil» utilisé pour le singulier, «dankali» ou «danakil» au pluriel, et même les féminins singulier («dankalie») et pluriel («danakiles»). Jusqu'à la fin des années 1950, le mot «afar» (autonyme : «afar haf» est le nom de la

⁶⁶ Accords des 30/12/1879, 15/3/1880, 15/5/1880 (2 textes), 20/9/1880, 5/11/1880

⁶⁷ Fauvelle (François-Xavier), [2006], pp. 99-100. Voir également p. 65.

⁶⁸ Ayalew Gebre [1997], pp. 364-365 [Les Afars sont connus sous des des noms différents comme Danakil (en arabe), Adal (en amharique), Adali (en oromo), Teltale (en tigré) et Oudali (en somali). Malgré tous ces noms différents qui leur sont donnés par d'autres peuples, ils se désignent eux-mêmes comme Afar].

⁶⁹ Morin (Didier), [2004], s. v. «Dankali» et «Ankalá». Aramis Houmed Soule [2004] conteste l'existence d'un ancien royaume Dankali (p. 18, note 5).

langue) n'apparaît pas dans les archives et la littérature ⁷⁰. Ainsi en 1952, lors de la passation de service du cercle de Dikhil, l'administrateur sortant explique que «*deux races vivent sur le territoire du cercle : les Danakil (dankali au singulier); les Somalis (Issas seulement pour le cercle)*» ⁷¹.

Depuis les débuts de la présence française la population djiboutienne est vue comme divisée en deux grands ensembles (dont les noms peuvent varier), les Afars et les Issas, auxquels s'ajoutent les Arabes (yéménites principalement ⁷²) et les Européens présents depuis la fin du XIX^e siècle, dans la ville de Djibouti presque uniquement.

La principale variation à étudier est celle de la ligne de délimitation entre les Afars et les Issas, tant celle présentée par les différents acteurs et analystes, du XIX^e au XXI^e siècle, que celle que nous laisse apercevoir la documentation disponible, et donc la signification des «espaces ethniques».

Il ne s'agit pas de mettre en évidence les différences entre les Afars et les Issas, ni de trancher la question de savoir si elles sont significatives : ce n'est pas un mémoire d'«ethnologie». Notre objectif est d'étudier l'évolution dans le temps de la perception de ces groupes et de leur séparation. Ce ne sont pas tant les groupes qui nous intéressent que leurs utilisations par les divers acteurs qui interviennent sur la scène djiboutienne.

De l'étude du tracé de cette ligne, il faut ensuite passer à celle de sa signification, c'est à dire savoir à quoi peuvent correspondre les ensembles ainsi séparés. L'hypothèse est que la séparation entre Afars et Issas recouvre aussi d'autre(s) division(s) qu'il convient d'explicitier. Il faudrait s'interroger également sur les raisons qui font toujours définir les populations djiboutiennes par rapport à des ensembles non-djiboutiens. Même dans le Djibouti post-colonial et indépendant, les descriptions ethniques sous-entendent toujours un rapport à l'étranger, Ethiopie, Somalie, Yémen... Mais alors, comment est-on Djiboutien ?

La description ethnique

L'installation des Européens, dans la Corne de l'Afrique comme ailleurs, a surimposé une réalité coloniale aux situations antérieures. Elle s'est accompagnée d'une référence constante à une «réalité indigène», état des populations à un moment donné, défini comme pré-colonial, originel, qu'il a fallu étudier avant qu'il ne disparaisse ⁷³, et dont les expressions ont été systématiquement utilisées par l'administration coloniale.

La description ethnographique des «populations autochtones» est vue comme une nécessité par l'administration coloniale. Ainsi à Madagascar «*dès l'annexion de l'île en 1896, l'objectif de l'administration coloniale (...) est d'opérer un repérage ethnique doublé d'un découpage territorial*» ⁷⁴, et Chantal Valensky précise que «*la cartographie d'ethnies est une cartographie de limites, de bornes, d'assignation à résidence*» ⁷⁵. Cette description s'insère dans un processus plus général : la «mise en

⁷⁰ La plus ancienne mention du mot «afar» relevée dans les archives se trouve dans un rapport de l'administrateur de Tadjoura, Raynal, du 18/1/1955 (ANOM, 1E6/4-7, «Rapports trimestriels 1953-1957»).

⁷¹ ANOM, 1E1/5-7 Dikhil, «Rapports trimestriels 1950-1955», passation de service du 17/3/1952 (sortant : lieutenant Ruppert).

⁷² Rouaud (Alain) [1997].

⁷³ Pour une réflexion sur la fabrication en Europe de «l'identité originelle», voir Thiesse (Anne-Marie) [1999].

⁷⁴ Valensky (Chantal), [2000], p. 144.

⁷⁵ op. cit., p. 148.

ethnies» de l'Afrique colonisée ⁷⁶. Dans une relation dialectique, elle participe de la définition de ces groupes et l'utilise. A Djibouti, ces descriptions sont également dès l'origine une mission des plus importantes dévolue aux responsables de postes administratifs ⁷⁷.

La description «traditionnelle» des populations autochtones des espaces djiboutiens les divise en deux groupes, chacun rattaché de façon minoritaire à des ensembles de population plus importants, majoritairement situés hors de Djibouti : somali, afar, voir «galla» ⁷⁸. La littérature est assez riche sur les deux ethnies djiboutiennes dites «endogènes», leurs différences et leurs liens avec d'autres populations en Somalie, Ethiopie ou Erythrée...

Comme dans les autres espaces colonisés, la subtilité de la taxinomie ethnique tend à devenir sa propre fin. Les grands ensembles ne suffisent pas, et très rapidement de nouvelles distinctions sont utilisées. Ainsi les Afars comme les Somalis sont divisés en groupes, clans, lignages, fractions... pour finir presque à l'identification de l'individu. Comme finit par le constater Edouard Chedeville, l'un des pionniers de l'étude ethnique des Djiboutiens, *«les différents groupes s'enchevêtrent et les diverses dénominations se superposent souvent les unes aux autres pour s'appliquer aux mêmes individus»* ⁷⁹.

Le débat sur la validité des «prétentions ethniques» dans la Corne de l'Afrique est ancien. Pour contrer les théories «pan-somalies» – développées par exemple par I. M. Lewis – Jean Doresses notait en 1971 :

«Une histoire hypothétique qui allait trouver une expression extrême dans la publication de cartes ethniques où la moderne répartition des tribus se trouve résumée et commentée par le tracé d'une limite arbitraire, empiétant largement sur les territoires du Kenya et de l'Ethiopie et qualifiée des mots : "Limite de la Nation Somalie". (...) Ces mythes allaient grandir au point que, lorsque Britanniques et Italiens donnèrent l'indépendance à ces régions, ils ne leur laissèrent en guise d'histoire nationale, que ces dogmes politiques.» ⁸⁰

Mais cet argument ne lui sert qu'à affirmer la légitimité éthiopienne à contrôler l'ensemble de la Corne.

Les Issas sont le plus souvent décrits comme une des composantes de l'identité somalie, qui s'étend de Djibouti au nord du Kenya, et de l'océan Indien à Harar. Selon Omar Osman Rabeh, Djiboutien et nationaliste somali, *«la nation somalie est la plus homogène en même temps que la plus infortunée de l'Afrique»* ⁸¹.

Au contraire, les Afars sont sensés être un peuple autonome. Ainsi cette analyse assez récente d'un nationaliste afar :

«Le mot "Afar" désigne une nationalité, une culture et une langue. Ce nom appréhende également une histoire, une juridiction unifiée et un territoire délimité; tandis qu'à l'inverse, le terme "Issa" ne fait référence ni à une nationalité, ni à une culture, ni à une langue. (...)

⁷⁶ Sur ce processus, voir par exemple Glasman (Joël) [2004] sur le Sénégal.

⁷⁷ Certains de ces responsables sont devenus ensuite des «spécialistes» des ethnies djiboutiennes, comme Edouard Chedeville, Marcel Chailley ou Max Albospeyre, tous trois militaires.

⁷⁸ Pétridès (Stephanos Pierre) [1965], *«les 15 000 issas installés en CFS sont des "Gallas éthiopiens linguistiquement somalisés" et nullement des Somalis»*, p. 58.

⁷⁹ Chedeville (Edouard) [1994], p. 468. Ce constat ne l'a pas empêché de participer à l'attribution ethnique.

⁸⁰ Doresses (Jean) [1971], p. III.

⁸¹ Omar Osman Rabeh, *République de Djibouti ou roue de secours d'... Ethiopie*, Ateliers Silex, Ivry, 1985, p. 39. L'auteur fut condamné pour avoir tenté d'assassiner Ali Aref en 1967. Après avoir passé un doctorat de philosophie en prison, il sera échangé en 1975 contre l'ambassadeur de France en Somalie, pris en otage par le FLCS. Il a également écrit son autobiographie, *Le Cercle et la spirale*, Les Belles Lettres, Paris, 1984.

La seule chose que l'on peut rapprocher de la notion "Afar" est naturellement l'entité "Somali" »⁸².

Mais l'homogénéité supposée des Afars comme des Issas pose des problèmes. Ainsi dans ses notes prises entre 1935 et 1937, alors qu'il était militaire en poste dans le cercle de Tadjoura, un autre pionnier de l'ethnographie afar, Marcel Chailley, écrit : *«Il n'y a pas un type Afar, mais des types Afar (...). Aussi trouve-t-on (...) une gamme de plusieurs types plus ou moins métissés ou négritisés»*⁸³. Comme le note François Piquet :

*«Il est vrai que le débat consacré à l'ethnicité demeure largement ouvert. Les classifications sont contestées, en raison de l'interpénétration des groupes, notamment avec des apports d'éléments sémites. Au-delà des intermariages, de l'endogamie caractéristique des groupes d'éleveurs-nomades, la souplesse des institutions sociales a souvent permis l'adoption d'un groupe allogène au sein d'un ensemble tribal.»*⁸⁴

Pour Didier Morin, «héritier» de Chedeville et auteur de la plus récente description des Afar, l'identité afar est basée sur une *«double définition - géographique et agnatique - (...) soit le groupe patrilineaire auquel tout Afar appartient et se rattache par la naissance»*⁸⁵. Il montre, peut-être involontairement, la valeur relative de la différence entre les Afars et les Somalis :

*«La présence de Somalis (Issas non compris) parmi les Afars revêt traditionnellement trois formes. 1. Généalogique : l'ancêtre des Badoytá-m melá aurait été somali; 2. Occasionnelle : les Somalis, maintenant afarisés du Borik baddi máru "le cercle de la mer de Bôri", sont les descendants de marins naufragés, accueillis par les Dammohoytá; 3. Urbaine : à Tadjoura, la fraction Roblé-'Umartó, d'origine Magerten, a des fonctions religieuses; les Datá-Humaddó sont des forgerons d'origine Tumal descendants d'un certain 'Abdi "Yare" venu au début du XVIII^e siècle»*⁸⁶.

La société issa est souvent décrite comme une structure pratiquement sans chefs, un idéal démocratique. Ainsi *«la démocratie pratiquée par les Issas témoigne à la fois d'une grande maturité politique (...) et d'une forte vitalité»*⁸⁷.

Selon plusieurs auteurs la société afar serait beaucoup plus hiérarchisée, organisée en sultanat, chefferies, clans, etc. Cette rigidité expliquerait d'ailleurs son recul au cours des XIX^e et XX^e siècles. Au contraire, selon Didier Morin, les Afars ont une capacité d'assimilation très importante. Ainsi, *«l'assimilation (l'afarisation) de tous les groupes d'émigration arabes est une constante historique jusqu'à l'époque coloniale»*. De même, le groupe dit «Ad Saleh» désigne *«les Somalis afarisés installés dans les îles de la mer de Bôri», ou les Banturó sont une «fraction d'origine somalie Issa, de la chefferie Debné de Mullú», ou la tribu afar des Badoyta-M Mela d'origine probablement somalie (ou arabe)*⁸⁸.

⁸² Ali Coubba, *Djibouti, une nation en otage*, L'Harmattan, Paris, 1993, p. 42.

⁸³ Chailley (Marcel), *Notes sur les Afars de la région de Tadjoura*, Paris, Académie des Sciences d'Outre-Mer, Djibouti, Société d'étude de l'Afrique orientale, 1980, p. 13.

⁸⁴ Piquet (François), [1998], p. 65.

⁸⁵ Morin (Didier), [2004], p. 16.

⁸⁶ Morin (Didier), [2004], p. 247, article «Somali».

⁸⁷ Oberlé (Philippe) et Hugot (Pierre), [1985], p. 40.

⁸⁸ Morin (Didier), [2004], pp. 82, 36, 110 et 101.

Les conditions de la vie nomade, la religion commune, la proximité spatiale (voir l'enchevêtrement), tendent à rapprocher des populations de la CFS, qui ne sont certainement pas aussi figées que voudraient le faire croire les descriptions usuelles.

Avant l'installation des Européens sur les rivages de la mer Rouge, les populations autochtones pratiquaient une vie nomade, qui perdure encore partiellement de nos jours ⁸⁹, même si quelques foyers villageois existaient. Les huttes issa et afar sont peut-être différentes ⁹⁰, mais il s'agit bien de la même vie, pastorale et nomade, rythmée par les animaux (chèvres et moutons principalement, camélidés et bovins). Les femmes sont asservies, travailleuses domestiques, monnaie d'échange patrimonial et victimes d'importantes mutilations sexuelles ⁹¹.

Leur représentation évolue assez peu dans le temps, et tend à montrer une unité des populations du territoire, opposées aux habitants des pays voisins. Ainsi en 1939, le géographe Aubert de la Rüe décrit les populations de la CFS ⁹² :

«Deux groupes ethniques très voisins, appartenant l'un et l'autre à la race éthiopienne ou kamite orientale, les Issa et les Danakil, fiers et belliqueux, occupent la Somalie française. (...) Issa et Danakil, qui se ressemblent à certains égards, surtout au point de vue physique, se distinguent par certains usages et traits de caractères. A tort ou à raison les Issa ont la réputation d'être particulièrement farouches et combatifs, et surtout fort traîtres» (p. 17).

«Tous ces indigènes se ressemblent physiquement beaucoup, quoi que dans l'ensemble les Issa soient plus grands et vigoureux que leurs voisins. Comme tous les nomades, ils sont minces et musclés, aussi bien les hommes que les femmes. (...) Sauf la couleur de leur peau, qui est d'un brun très foncé, tous ces indigènes diffèrent beaucoup des Nègres, en particulier par leur nez, plutôt droit, et leurs lèvres assez minces» (p. 20).

Et au début des années 1970, pour Philippe Oberlé ⁹³ :

«Issas et Afar ont davantage de points communs que de motifs de disputes. Ils ont la même religion et le même mode de vie; ils sont fortement apparentés par leurs races et leurs langues. Les querelles qui les divisent sont uniquement d'ordre territorial» (p. 44).

«Un Issa ressemble davantage à un Afar qu'à un Somali de Mogadiscio. Un Somali de Mogadiscio, de son côté, dira volontiers qu'il considère les Afars comme un peuple de "Somalis marginaux" (...). Les Afars acceptent mal d'être ainsi assimilés au monde somali. Ils entendent affirmer leur civilisation propre. Il demeure toutefois bien certain que (...) les affinités naturelles des Afars les rapprochent davantage des Somalis que des Abyssins, chrétiens et sédentaires» (p. 45).

Lorsque l'on souhaite insister sur ce qui rapproche les Afars et les Issas, l'on rappelle leur parenté linguistique (couchitique, chamite), leur religion commune (islam chafeïte) ⁹⁴. Nous avons déjà évoqué les

⁸⁹ Piguët (François) [1998].

⁹⁰ On en trouve des photos dans Aubert de la Rüe (Edgard) [1939]. Cette différence est souvent évoquée, encore dans un article de Jean-Claude Pomonti dans *Le Monde* du 19/2/1985.

⁹¹ Voir par exemple le rapport sur le site de l'Union interparlementaire <www.ipu.org/wmn-f/fgm-prov-d.htm>, qui parle de 98% des Djiboutiennes victimes de mutilations féminines (infibulation et/ou excision). Un rapport du gouvernement des Etats-Unis <www.state.gov/g/wi/rls/rep/crfgm/10095.htm> parle de plus de 90%. Le Code pénal djiboutien interdit ces pratiques depuis avril 1995.

⁹² Aubert de la Rüe (Edgard), [1939].

⁹³ Oberlé (Philippe) et Hugot (Pierre), [1985], p. 44.

⁹⁴ Une brochure du Front de Libération de la Côte des Somalis en 1974 affirme : *«Afars et Issas appartiennent, linguistiquement, historiquement et religieusement à un même groupe ethnique, ce sont des chamites au même titre que les autres somalis de la Corne de l'Afrique»*, exemplaire dans CAC, 940163/54.

passages individuels, et même parfois collectifs, entre les deux groupes. Il faut aussi évoquer les capacités agglutinantes de ces groupes, comme l'exemple des populations swahilophones d'origine servile du sud de la Somalie, devenues somalophones dans les années 1960 ⁹⁵, ou l'assimilation de groupes Bedja par les Afars ⁹⁶.

La division ethnique devient un marqueur politique déterminant après la victoire du «non» à l'indépendance lors du référendum de 1958, lorsque l'administration décide de soutenir Ali Aref contre Mahmoud Harbi, puis lorsque la CFS devient le Territoire Français des Afars et des Issas, en 1967. A partir de ce moment, l'analyse politique du territoire insiste sur la pérennité du gouvernement des Afars, tous unis derrière leurs leaders, dans leur opposition aux Somalis. Or il est frappant de constater que dans les mêmes rapports politiques qui exposent ce point de vue, on trouve des appréciations claires sur les divisions de ces groupes. Ainsi à l'automne 1967, des Afars derrière Cheiko («*jeune et dangereux agitateur*» qui échappe «à toute influence tribale» ⁹⁷) contestent Ali Aref, ou Mohamed Kamil, afar et «agent éthiopien» qui est proche de certains somalis. En revanche, les «gadabourcy français» soutiennent Ali Aref et «*deux partis issas pro-français se sont constitués*» ⁹⁸ (UDI et PRI).

Deux démarches se déroulent, parallèles et concurrentes, pour délimiter formellement les territoires des différents groupes. D'une part, l'administration prend des initiatives visant soit à séparer les groupes, soit à marquer ou indiquer des territoires, qui sont alors des limites exogènes aux populations. D'autre part, elle suscite ou soutient des délimitations à l'amiable entre des représentants des parties autochtones, qui sont alors considérées comme des limites endogènes.

La seule limite à l'identification ethnique est au final l'individu. En effet, tous les groupes peuvent être segmentés en sous-groupes, eux-mêmes divisibles... Ainsi, il est possible de répartir les Issas en trois grands groupements territoriaux : à l'ouest, les Djahmaggrato, nomadisent de Ouê'a (en hiver) à Aiorré-Dadin-Aichaiti (en été); à l'est, les Banin Djog, nomadisent entre Djibouti-Loyada-Djallelo-Holhol (en hiver) et le Somaliland (en été); au sud, les Assa Djog, nomadisent de Holhol à Aïcha, au nord de la frontière en hiver, au sud en été ⁹⁹. Mais il y a aussi la séparation en «lignage» (mamassan...), en familles... Nous verrons au chapitre 6-1 jusqu'où peut aller cette pratique, avec le travail d'identification commencé par Edouard Chedeville, en 1943, et poursuivi jusqu'à la commission Magendie, au début des années 1970.

De même, les Afars sont répartis en deux grands groupes, 'Asahyammára et 'Adohyammára. Pour Didier Morin :

⁹⁵ Cassanelli (Lee V.), *Social Construction of the Somali Frontier : Bantu Former Slave Communities in the Nineteenth Century*, in Kopytoff (Igor), dir, [1987], pp. 216-238.

⁹⁶ Pignet (François) [1998].

⁹⁷ ANOM, 3E3/1, «Situation politique à Djibouti (rapports au ministre) 1966-67», lettre du Haut commissaire du 14/12/1967.

⁹⁸ ANOM, 3E3/1, «Situation politique à Djibouti (rapports au ministre) 1966-67», lettre du Haut commissaire du 17/8/1967.

⁹⁹ ANOM, 2E4/1.

«La division entre 'Adohyammára et 'Asahyammára, comme l'a suggérée Chedeville (1966), n'est ni territoriale, ni sociale, ni liée à une parenté réelle ou supposée. Elle est d'abord politique et liée aux conflits qui, à partir de la fin du XVIII^e siècle, vont opposer deux ou trois coalitions (avec les Debnés qui auraient été les "Noirs"), pour le contrôle des terres fertiles de la vallée de l'Awash et de l'oasis que constitue l'Awsa»¹⁰⁰.

Sur le territoire de Djibouti les premiers se trouvent plutôt dans l'intérieur du territoire, et sont rapidement assimilés à l'Awsa, les seconds proches des côtes, sont rattachés aux sultanats de Gôb'aad, Tadjoura et Rehayto. La limite traditionnellement évoquée par les analystes entre les deux groupes se situe le long d'une ligne qui joint Dadda'to au nord du lac Abhé¹⁰¹. Mais ces groupes sont divisés en «chefferies», «clans», «familles», «lignées»...

Limites exogènes

Aboubaker Ibrahim Chehem, natif d'Ambabbó, village à côté de Tadjoura en pays afar, fut le gouverneur égyptien de Zeila, en pays somali, de 1855 à 1857 puis à partir de 1861. Son rival, Ali Shermarke, serait lui un métis «abyssin-somali». Selon Roger Joint Daguene, leur rivalité serait «tout naturellement marquée par le différend ancestral qui oppose Afars et Somalis»¹⁰², et c'est dans le cadre de ce conflit que se situerait l'assassinat de Lambert en 1859, qui amènera à l'achat d'Obock par la France. Cependant dans les textes de l'époque, les rapports de Fleuriot de Langle par exemple, ce thème «ethnique» n'apparaît pas. On peut penser qu'il s'agit d'une construction *a posteriori*.

On considère généralement que les Afars sont des occupants antérieurs, repoussés vers le nord par une poussée somalie constante. Ainsi s'expliquerait que des toponymes situés en territoire actuellement peuplés de somalis semblent d'origine afar ou qu'il existe un nom afar pour Zeila¹⁰³. Cette dynamique de la limite expliquerait aussi ses variations selon les sources et les moments :

Au XIX^e siècle, la «limite [entre Afars et Issas] suivait en gros une ligne allant de la rive sud du golfe de Tadjoura au plateau d'Arabdara (au sud de la plaine du Gobaad), et à la bourgade de Herrer (à environ 80 km au nord-ouest de Harar).»¹⁰⁴

Shiferaw Bekele indique la même limite occidentale en se référant au récit de Jules Borelli¹⁰⁵ :

«Errer (...) was located far to the north of the present-day Errer railway station. (...) It was a small hamlet divided into two : the one on the east was an Issa settlement while the other on the west was inhabited by the Afars. The place was actually a junction of the lands of three tribes : Afar, Issa and Oromo»¹⁰⁶.

La carte Chaurand de 1894 indique une «limite fra Danachil e Somali» partant des environs d'Arta, allant vers le sud-ouest jusqu'au «M. Dichil», puis plus nettement vers l'ouest. Une carte du «golfe de Tadjoura» publiée par le service hydrographique de la Marine en 1894, à partir de relevés effectués en 1890 et

¹⁰⁰ Morin (Didier) [2004], article 'Asahyammára, p. 92.

¹⁰¹ ANOM, 3C18, rapport Labarsouque, 1948. CAC 940163/62, bulletin confidentiel du SGDN, 5/3/1975. Morin (Didier) [2004], article 'Asahyammára, p. 93. Dadda'to est déjà signalé comme étant «à proximité de la limite frontalière des tribus danakils Adoïamaras et Assaïamaras» (ANOM, 3693/2, rapport du 19/3/1901), comme nous l'avons vu au chapitre 2-3.

¹⁰² Joint Daguene (Roger), [1992], p. 20.

¹⁰³ Morin (Didier), [2004], s.v. «Le'ádu» et «aftál».

¹⁰⁴ Oberlé (Philippe) et Hugot (Pierre), [1985], p. 43.

¹⁰⁵ Borelli (Jules), *Ethiopie méridionale, journal de mon voyage aux pays Amhara, Oromo et Sidama*, Paris 1890.

¹⁰⁶ Shiferaw Bekele, [1982], pp. 1-2, [Errer (...) se situait très au nord de l'actuelle gare d'Errer. (...) C'était un petit hameau coupé en deux : à l'ouest était la partie issa, alors que l'ouest était habité par les Afars. L'endroit était le point de rencontre des territoires de trois tribus : afar, issa et oromo].

1892 ¹⁰⁷, indique une «Frontière des tribus Danakil et Aissas» qui part du sud-ouest du Goubbet. Mordechai Abir décrit la limite entre Afars et Somalis, à une date non précisée, sans doute au début du XIX^e siècle :

«The border line between the Somali and the Afar territories remained fluid and gave rise to endless raids and counter-raids, but, generally speaking, it could be said that the dividing line between the two peoples stretched from the Bay of Tadjoura along the northeast slopes of the Chercher-Harar range to the Awash and the Doba Country in the gullies falling from the highlands on the verges of Angot» ¹⁰⁸.

Pour le géographe Aubert de la Rüe les choses sont simples :

«La démarcation est assez nette entre les pays issa et dankali. C'est une ligne qui, allant de l'extrémité sud du lac Abbé à la rive méridionale du Ghoubet-el-Kharab, traverse le Gobad dans toute sa longueur et passe légèrement au nord de Dikkil» ¹⁰⁹.

Durant les premières décennies de l'installation coloniale, le tracé de la séparation entre les groupes ethniques de la Côte française des Somalis n'est pas une préoccupation de l'administration. Le décret du 20 mai 1896 «portant organisation de la Côte Française des Somalis et dépendances» n'en tenait semblant-il pas compte, avec ses deux subdivisions : les «postes de l'intérieur et poste d'Obock» ¹¹⁰.

En 1910, seule l'évidence définit les territoires afar et issa, ligne dont la fonction apparaît clairement : pâturages et conflits. L'administration espère avoir trouvé des solutions simples à un problème simple :

«La situation s'est bien améliorée (...) grâce à la conclusion de la paix entre les issas et les danakils. Les chefs des deux races ont adopté la combinaison suivante : désormais, au lieu de mélanger leurs troupeaux les issas feront paître les leurs en pays issa et les danakils de leur côté resteront chez eux» ¹¹¹.

Mais cette nouvelle «paix» survient après des incidents assez importants. Un premier épisode de tension survient entre juillet et octobre 1904, marqué par des affrontements entre Issas et Afars au sud de Djibouti et le long de la ligne de chemin de fer, vers 'Ali Sabieh et Holhol ¹¹². Ensuite la colonie semble connaître un apaisement ¹¹³. Au début de 1910 de fortes tensions se développent à nouveau entre les Issas et les «Danakil» ¹¹⁴, au point que l'administration, craignant ne pouvoir assurer le maintien de l'ordre, demande en mars l'envoi, finalement annulé, de deux compagnies de tirailleurs depuis Madagascar ¹¹⁵. Le 28 avril, quatre mille hommes dirigés par «Amphare Loitah» marchent sur les campements issas en passant par les

¹⁰⁷ Un exemplaire contre-collé sur du tissu et en excellent état se trouve dans ANOM, Affaires politiques, 124.

¹⁰⁸ Abir (Mordechai), [1980], p. 76, [La ligne frontière entre les territoires somali et afar resta fluide et donna lieu à d'innombrables raids et contre-raids, mais, en règle générale, il est possible de dire que la ligne divisant les deux peuples s'étendit de la baie de Tadjoura, le long des pentes nord-est de la région Chercher-Herar, jusqu'à l'Awash et le pays doba, dans les ravins descendant des hautes-terres en bordure d'Angot].

¹⁰⁹ Aubert de la Rüe, [1939], p. 18.

¹¹⁰ Voir le chapitre 2 sur les débuts de l'organisation administrative.

¹¹¹ ANOM, Affaires politiques 121/1-2, lettre du gouverneur au ministère, 31/5/1910.

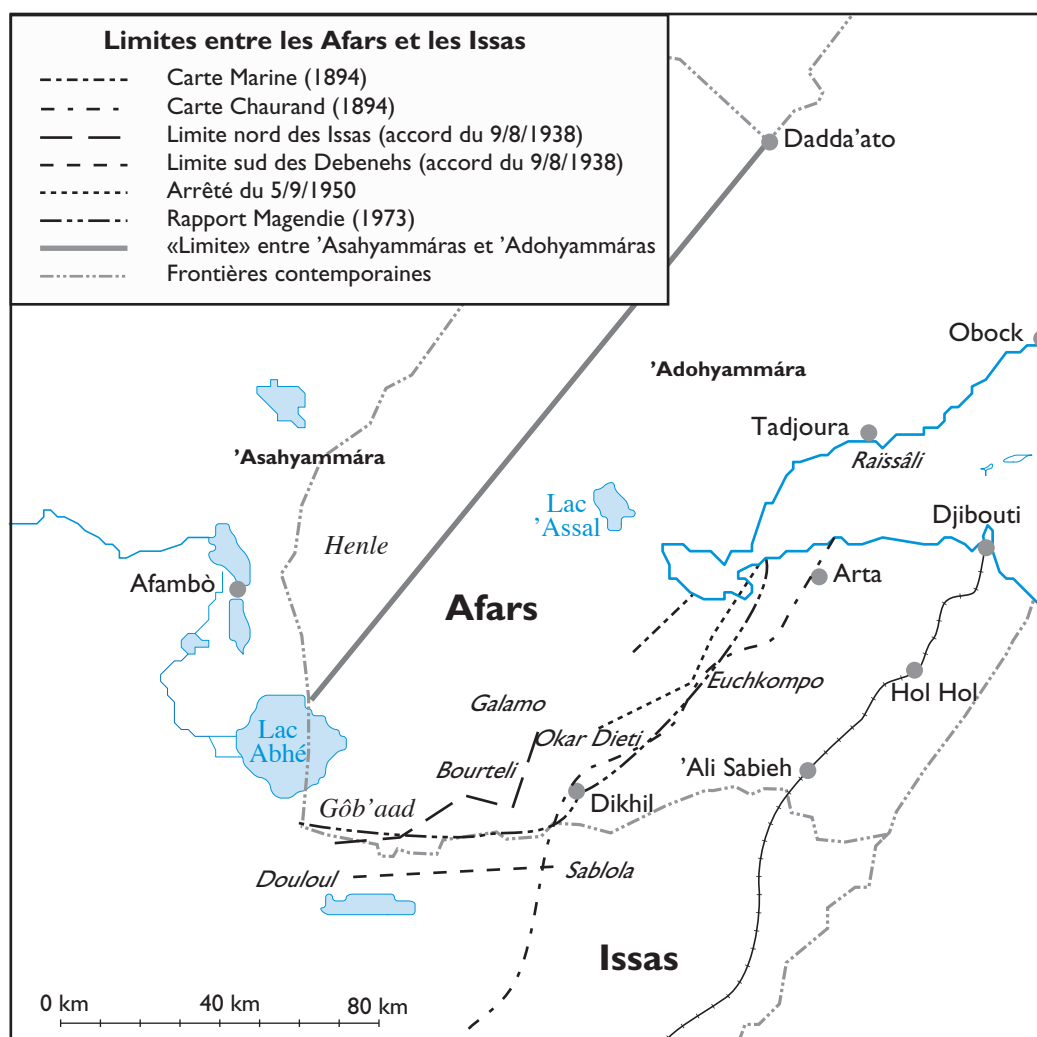
¹¹² ANOM, Affaires politiques 124/2, lettre du gouverneur au ministère, 17/10/1904. Un parti afar serait alors parvenu jusqu'à 14 kilomètres de Djibouti.

¹¹³ «Depuis la conclusion de la paix entre Issas et Danakils, aucun fait de guerre ne s'est produit en territoire français», ANOM, Affaires politiques 124/2, lettre du gouverneur au ministère, 13/1/1905.

¹¹⁴ «Peu à peu les issas, plus belliqueux et plus cruels, refoulent les danakils vers le nord. (...) Les indigènes de la Côte des Somalis sont des nomades, sauvages et cruels, d'humeur batailleuse et avec lesquels les relations sont parfois difficiles», ANOM, Contrôle 804, rapport du 9/4/1911, n° 36, inspecteur Noriès.

¹¹⁵ «Je ne pense pas, à cause de haine séculaire existant entre populations Issas et Danakil, qu'il y ait lieu de craindre en aucune circonstance une révolte générale des indigènes habitant sur territoire colonie», ANOM, Affaires politiques 121/3, dépêche du gouverneur au ministère, 5/3/1910.

monts Goba'ad. Mais les Issas ayant abandonné préventivement le terrain, les Afars rencontrent des difficultés d'approvisionnement et se dirigent vers Djibouti le 6 mai. Le 7, la population civile de la ville (Européens et Arabes uniquement) est armée, car malgré une distribution de vivres, la troupe arrive à Ambouli, à neuf kilomètres du port. Finalement la plus grande partie repart à pieds, seul un petit groupe est désarmé et transporté en bateaux à Tadjoura, pour éviter des incidents avec un parti issa qui arrive. C'est, semble-t-il, à la suite de cet incident que des troupes – tirailleurs – sont déployées en CFS.



En tout cas, à ce moment, les espaces afars et issas ne sont pas clairement identifiés. Il s'agit de zones en perpétuelle négociation, sujettes aux variations des rapports de force et, sans doute, aux aléas climatiques. Les premières circonscriptions administratives, pour lesquelles nous avons une définition plus précise, sont les districts issa et dankali, créés en 1914. Mais seule ce qui semble une tautologie les distingue : «*Le District Issa comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race issa (...). Le District Dankali comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race dankali et qui s'étendent à l'est de ras Ali*». L'indication topographique est cependant signifiante, elle limite les territoires afars à ceux sur lesquels une administration, même faible, est exercée, puisqu'à la date de cet arrêté le seul poste administratif au nord du golfe de Tadjoura se trouve à Obock. L'arrêté ne précise pas de qui relèvent les territoires peuplés d'Afars et situés à l'ouest de Raïssâli («ras Ali», le cap à l'est de

Tadjoura) : s'agit-il de territoires extérieurs à la colonie ? Leur statut juridique est en effet différent, puisque ce sont, selon les accords du XIX^e siècle, des territoires sous protectorat et non des colonies.

La réponse est donnée rapidement par l'arrêté du 7 novembre 1916 : *«le District Dankali comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race Dankalie et qui s'étendent de la frontière de l'Erythrée jusqu'à la limite des pays Issas, y compris le Sultanat de Tadjourah et le territoire des Débénehs»*. La tautologie est maintenant complète. Cependant les limites fixées sont intéressantes, puisque la seule réellement précisée est celle avec une autre puissance coloniale, l'Italie. La frontière orientale est la mer Rouge, et la limite occidentale n'est même pas évoquée, ce qui est logique à cette époque. La précision de l'inclusion des Debnés parmi les Afars est cependant significative du doute qui pouvait exister sur la question.

Lors de l'occupation du territoire, l'organisation administrative ne tente pas de s'ajuster à l'organisation ethnique. Au contraire, lors de la création réelle des cercles de l'intérieur à la fin des années 1920, le cercle de Dikhil a vocation explicite à regrouper les deux ethnies (voir chapitre 2-3). Comme nous l'avons vu, si les circonscriptions septentrionales (Tadjoura dont est parfois séparé Obock) sont afars, le sud est soit mélangé, soit divisé en une zone somalie (avec un cercle spécifique à Ali Sabieh) et une zone mixte autour de Dikhil.

Le 5 septembre 1950, l'arrêté n° 881 crée deux circonscriptions électorales dans le cercle de Dikhil, *«l'une appelée Dikhil-Sud (pays Issa) et l'autre Dikhil-Nord (pays Dankali)»*. En 1956, l'administrateur quittant le cercle de Dikhil explique à son successeur que *«la limite Issa-Dikhil [sic, en fait Danakil] (...) est également la limite des circonscriptions électorales Dikhil Nord, Dikhil Sud. (...) Il sera bon de délimiter cette limite sur les nouvelles cartes»* ¹¹⁶.

La limite définie par ce texte passe *«par les lieux dits Okar-Dietie, Euchkompo, Goubélé, pointe sud de la passe du Goubet Kharab»*, dont l'identification est significative. Le lieu-dit Okar-Dietie, indiqué sur les cartes de 1939 et 1947, mais pas celle de 1992, correspond à une petite montagne (673 mètres) au nord de Dikhil. La «limite» commence en plein milieu du cercle et non à sa bordure, et rien n'est dit pour la partie méridionale. Le lieu-dit Euchkompo se trouve sur la carte de 1939 (avec la graphie «Euchkombo», indiqué dans l'index comme étant un «mamelon»), près d'une cote indiquant une altitude de 702 mètres. Sur la carte de 1947 à cet emplacement se trouve le lieu-dit «Hoch Koma», et sur celle de 1992 on trouve un peu plus au nord «Hós Kôma», près d'un point à 745 mètres. Il semble donc que l'auteur de l'arrêté ne disposait pas de la dernière carte alors publiée, celle de 1947. Goubélé est indiqué sur les cartes de 1939 et 1947, comme un lieu-dit au sud de l'extrémité méridionale du Ghoubbet el Kharab; il s'agit peut-être du point indiqué «Ouadjâlélé» sur la carte de 1992.

En 1952, lors d'une passation de service, le chef du poste de Dikhil précise à son successeur :

¹¹⁶ ANOM, 1E1/5-7, «Correspondance 1951-1956», passation de service, 4/1/1956.

«Limites entre Danakils et Issas :

Cette limite est mouvante du fait que les issas se trouvait (sic) déjà installés dans de nombreux territoires appartenant aux danakils et ne les ont abandonnés que contraints par l'administration.

D'une façon générale, la ligne est la suivante : Pointe du Goubet Kharab - Hémed - mi chemin sur la piste allant du Grand Bara à Gagadé - Okar Détié - Dikhil - mi chemin entre le radier de Cheickeiti et Bondora - Sankal - les milieux des plateaux d'Oud Ale et Aïroré jusqu'au lac Abbé»¹¹⁷.

Dans le rapport remis par Edmond Magendie en 1973, à la suite de son travail d'«identification» des populations djiboutiennes¹¹⁸, se trouve une carte qui montre la «ligne des confins “Afars/Issas”» partir de la côte sud du golfe de Tadjoura, légèrement à l'est de l'entrée du Goubbet, rejoindre Dikhil, puis la frontière, qu'elle longe ensuite. A ce moment la réalisation frontalière a montré son efficacité ethnique : la frontière délimitée à la fin des années 1940 est devenue la limite des peuples.

Limites endogènes

Pour les populations nomades de l'intérieur, souvent à la limite de la survie, la question des territoires est en fait celle des pâturages¹¹⁹ :

«En février [1938], un assez grand nombre d'Issa, se déclarant de sujétion française, fuyant les mauvais traitements des Italiens, vinrent s'installer avec leurs troupeaux à Koutabouya, Asbhalto, Korbili, sans l'assentiment des Debenehs attachés à “leurs fiefs” et effrayés d'une invasion importante. Un accord intervint entre chefs et Okals de chaque race sous la présidence du Commandant de Cercle.

A la fin du mois de juillet, par suite cette fois d'une sécheresse prolongée détruisant les troupeaux dans la même région de la vallée d'Obono, un nouvel exode eut lieu dans la plaine du Gobad, ses abords et le sud des Dakka. (...) Les Debenehs (...) s'alarmèrent et de nouvelles négociations aboutirent à Dikhil. Elles eurent lieu pacifiquement. Un contrat fut signé entre chefs Debenehs et Issa, limitant les zones de parcours au nord et au sud ainsi que le nombre des troupeaux»¹²⁰.

Cet accord¹²¹ est signé par huit notables (okals), quatre «Debenehs» et quatre Issas, qui y apposent leur empreinte digitale. Il vise à réglementer les campements «dans le Gobad et les Dakka» où les Issas sont «de plus en plus envahissants». Il autorise les Issas à pâturer dans le Gôb'aad en «période sèche», sans dépasser vers le nord la limite «Oued Dagadle, oued Katoumbata, Dixa Dere, Abouyoussouf, Bourteli, Abaitafa, Galamo»¹²². En contrepartie, les «Debenehs» sont autorisés à descendre vers le sud jusqu'à la limite «Amhado, Doul/Doul, Kak'le, Maro (Ad'Ouin), Sablola» durant «la saison des pluies».

¹¹⁷ ANOM, 1E1/5-7 Dikhil.

¹¹⁸ ANOM, fonds privé, Papiers Bertin ou CAC 940163/28, rapport du 16/2/1973, voir chapitre 6. La même carte montre aussi la «limite des pays “Assayamara/Adoïamara”» habituelle, de Dadda'to au lac Abhé.

¹¹⁹ Sur les conditions de vie des nomades dans la Corne, voir Piguet (François), [1998], sur le rapport nomade aux frontières, Boyer (Florence), [2007] et chapitre 7.

¹²⁰ ANOM, 5G5, rapport politique annuel 1938 du poste de Dikhil, capitaine Ciccoli, 31/12/1938.

¹²¹ ANOM, 1E1/5-7 Dikhil, «Rapports trimestriels 1950-1955», passation de service du 17/3/1952, lieutenant Ruppert.

¹²² Le texte contient une erreur. Alors que dans l'accord, il est précisé au 1° que les Issas pourront utiliser le Gôb'aad durant la «période sèche (froide)», l'additif qui précise les zones mentionne «la saison des pluies». C'est probablement une erreur de frappe, mais elle montre que le texte n'a pas été lu par ou pour les signataires, qui ne savaient pas lire eux-mêmes.

La saison des pluies dure plus ou moins de juillet à septembre (dite de Kerma), avec parfois une petite saison humide en mars-avril (dite de Shogum) (voir par exemple ANOM, fond colonial 1E1/5-7 Dikhil, «1956-1957», lettre de l'administrateur au gouverneur, 23/8/1957). Mais les variations sont importantes selon les années, ce qui est une cause de disette, voire de famine, et de conflits.

«Les Debene veillent scrupuleusement à l'application des accords signalés dans le précédent rapport annuel au sujet des limites de nomadisation des troupeaux Issa au nord de la plaine du Gobad. Toute infraction est immédiatement l'objet d'une plainte au chef-lieu du Cercle (...). Les Issa ne leur pardonnent guère ce refoulement au sud de l'oued Dagadle et l'interdiction des Dakka où les pâturages ont tant d'intérêts. Aussi font-ils bonne garde pour limiter la nomadisation des Adohyamara vers le sud, fief des Issa»¹²³.

En 1943, lors du passage des consignes du cercle de Dikhil, Chedeville explique à son successeur :

«La limite entre Issa et Danakil est assez mouvante du fait que la première de ces populations se trouvait à notre arrivée dans une période d'expansion au détriment de la seconde.

D'une façon générale, en partant de la pointe sud du Goubbat el Kharab, le versant des deux Bara est considéré comme Issa, les bassins du Goubbat el Kharab sont considérés comme Danakils. La limite passe à peu près par Errea, le signal dit "Okar Dieti" (Diyoiita), Dikhil, Anabo Koma, Alalnabo, Sankal et les milieux des plateaux d'Oud Ale et d'Aiorre.

Au nord d'Errea, cette limite n'est en principe franchie de part et d'autre qu'avec précaution et accord de l'autre partie, quoi que les Issa soient plus entreprenant à ce sujet que les Adorassou.

En hiver, des Adorassou vont assez régulièrement à Wea, avec l'accord des Issa.

Dans la partie sud, les Issa ont certains droits acquis, quoique récents, sur l'oued Sekaito et le Gobaad et ses abords. Ils doivent en principe avoir l'accord des Debne, mais ils s'en passent autant qu'ils peuvent.

Souvent, à l'automne, au moment où ils redescendent vers le nord, ils s'attardent sur la bordure sud du Gobad, à Diksa, à Abaitou, Gallamo, parfois Afassi et la bordure sud-ouest des Dakka.

Vers le nord du Gobaad, il est entendu qu'ils ne dépassent pas en principe l'oued Dagadle, mais il est parfois nécessaire de les en empêcher»¹²⁴.

Cependant les tensions reviennent périodiquement, des discussions tentent de les régler. En 1950, *«dans le Gobad les Issas et les Debné ont conclu un accord (...). Ils pâturent en des endroits convenus et possèdent des points d'eau communs. (...) Le chef de poste d'As-Eyla a enregistré leur convention»¹²⁵.*

En 1957, le responsable du poste de Dikhil écrit encore

«Je n'ai pas déplacé la limite Issas Danakils qui reste fixée par un accord du 9 août 1938 signé par les okals Issas Danakils. (...) Loin de repousser la limite Issas Danakils aux dépens des Danakils j'ai, pour éviter que les Issas empiètent sur les pâturages Debnés et que des incidents surviennent, envoyé le chef de poste d'As-Eyla patrouiller à plusieurs reprises (...) entre As-Eyla et Morhaïto. (...) La limite Issas Danakils qui suit, d'après les documents en ma possession la piste et non la route Dikhil As-Eyla»¹²⁶.

Cependant la pression sur les pâturages ne faiblit pas et des conflits perdurent, comme en 1959

«La questions des zones de pâturage au sud de Dikhil demeure en litige. Les limites revendiquées par Issas et Dankalis se chevauchant. Les Issas tentent de remettre en cause les limites fixées par les consignes générales du Cercle. (...) Je ferai respecter la limite indiquée par les consignes du poste»¹²⁷.

C'est alors qu'une nouvelle limite est négociée. Le partage de 1938 sert encore de référence en 1959, lors de discussions entre Houmed Loita et Ahmed Harbi, qui aboutissent à des *«accords [qui] reprenaient en*

¹²³ ANOM, 5G5, rapport annuel 1939 du poste de Dikhil, 5/1/1940, p. 6

¹²⁴ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», 3/9/143.

¹²⁵ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», rapport du 4^e trimestre 1950, daté par erreur du 4/1/1950, mais en fait certainement du 4/1/1951. Les archives du poste d'As 'Ela ne sont pas au ANOM et nous n'avons pas retrouvé cette convention.

¹²⁶ ANOM, 1E1/5-7, «1956-1957», lettre de l'administrateur (Joriot) au chef du territoire, 17/12/1957.

¹²⁷ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», synthèse mensuelle, 2/11/1959. Il s'agit toujours des limites de 1938.

fait les termes de ceux d'août 1938 tombés en désuétude depuis 1942 et même augmentaient légèrement la zone accordée aux Issa. (...) Une zone de pâturage commune aux Issa et aux Debné était créée dans les limites convenues. (...) Il n'était donc plus question d'une limite précise entre Issa et Debné» ¹²⁸.

Cela amène à formuler l'hypothèse que lors de l'appropriation coloniale de Djibouti, le colonisé est Issa, et l'indigène non contrôlé est Afar. Il ne s'agit pas là d'une description, mais d'une vision, d'une construction de la réalité ethnique par les sources coloniales, qui évolue au cours du temps. Selon les époques le «sauvage» est somali (éventuellement «exogène»), ou «danakil».

«La France (...) au cours de plus d'un siècle d'administration du territoire, a constamment joué sur une ethnie ou une autre, minorant l'importance de l'une pendant une période pour la gonfler pendant une autre.» ¹²⁹

En 1967, suite à des mouvements sociaux chez les dockers récemment «afarisés», l'administration s'étonne de ce que la solution ethnique aux problèmes sociaux ne donne pas les résultats attendus, ce qui ne la dissuade pas de justifier son schéma d'analyse. C'est alors l'Afar qui est l'indigène simple et bon («biblique»), les Somalis étant manipulateurs et soumis à leurs dirigeants :

«L'esprit revendicatif qui s'est développé chez des gens, jusqu'à ces derniers mois bédouins bibliques, paraît être le fruit d'une campagne discrète mais efficace des employés somalis des entreprises de manutention, obéissant vraisemblablement aux consignes des dirigeants de leur ethnie. Il s'agit en effet de laisser les employeurs et l'administration de la main d'œuvre afar afin de faciliter le retour au port des dockers somalis» ¹³⁰.

¹²⁸ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», synthèse mensuelle, 29/8/1960, pp. 4 et 5.

¹²⁹ Absieh Omar Warsama, Botbol (Maurice), [1986], p. 13.

¹³⁰ ANOM, 3E3/1, rapport de Louis Saget, sans date (11/1967).

Troisième partie

Utiliser les frontières

Chapitre 6

Frontières humaines, frontières coercitives

Les frontières une fois établies, elles ont des conséquences humaines. Pour les individus, la frontière est une contrainte, elle crée un contrôle de l'autorité qui a pu imposer cette limite. Pour que ce contrôle puisse s'exercer, il est nécessaire d'élaborer des typologies des habitants en fonction de leur rapport à la frontière. C'est le rôle, en particulier, des recensements et de l'état civil, qui débouchent sur l'attribution de la nationalité à travers un filtre juridique complexe. Une fois la relation des individus avec la frontière établie, il devient possible de corriger les déviations du modèle, c'est à dire essayer de faire correspondre la population réelle à celle imaginée. Telle est la fonction des expulsions du territoire, dont nous étudions les premières années de mise en œuvre. Mais, l'incapacité de ces mesures à créer la population espérée génère ensuite, parallèlement, la création d'une nouvelle frontière, parfaitement arbitraire et sans fondement légal, le barrage de Djibouti.

6-1 – Identité et nationalité

Pour les personnes, l'attribution de la nationalité est la première conséquence de la création de frontières nationales, même floues. Du point de vue de l'Etat, après avoir défini (même de façon approximative) son territoire, il faut en identifier les habitants, déterminer leur statut personnel – leur relation à la société – puis leur nationalité – leur relation à l'Etat, leur sujétion.

En opposition au droit féodal – où tous ceux qui résident sur le territoire sont des sujets – le droit moderne – de l'Etat et de la nation – distingue plusieurs catégories d'habitants à l'intérieur d'un espace. D'abord les citoyens, ceux qui détiennent la nationalité. Ils constituent la nation, qui leur doit protection et à laquelle ils doivent allégeance, et en particulier se soumettre à ses réquisitions militaires. La construction de cette identité liant allégeance et citoyenneté est assez récente. En France, elle est le résultat d'un processus commencé à la Révolution, durant laquelle la citoyenneté n'était pas liée à la nationalité ¹. La deuxième catégorie est celle des étrangers, ni nationaux ni citoyens, dont les droits varient, ainsi que leurs possibilités de s'intégrer dans la «communauté nationale». Au cours de la période que nous étudions, leurs droits (résidence, travail...) sur le territoire sont précisés, c'est à dire limités. Enfin, dans les colonies françaises au moins, les autochtones sont des «sujets», pas étrangers mais non

¹ L'étude la plus récente sur la question est Weil (Patrick), *Qu'est-ce qu'un Français ? Histoire de la nationalité française depuis la Révolution*, Grasset, Paris, 2002 : «C'est sous la Révolution que pour la première fois le Français est défini. A cette date, le mot même de nationalité n'existe pas. On emploie alors le terme de "qualité de Français"», p. 10.

citoyens, le plus souvent soumis au statut de l'indigénat jusqu'en 1945. Tous les habitants, quel que soit leur statut, sont soumis au contrôle de l'Etat, qu'ils financent par l'impôt selon des modalités variables.

La détermination de ces statuts aux individus, et donc des droits de chacun, demande leur identification précise. La législation française prévoit un document spécial pour les étrangers qui résident sur son territoire dès 1888 – alors un simple reçu d'enregistrement – et, à partir d'avril 1917, *«la carte d'identité est désormais obligatoire pour tout étranger de plus de quinze ans en France»*². Ses caractéristiques et conditions de délivrances varient dans le temps, mais le principe demeure jusqu'à nos jours :

«Les débats récents ont démontré qu'on ne pouvait plus aujourd'hui aborder la question de l'immigration en dehors de la problématique de la "carte de séjour". (...) Toute redéfinition de la carte [de séjour]³ a des effets sur le code [de la nationalité]»⁴.

En Côte française des Somalis on note la même évolution, mais fortement décalée dans le temps. Pour parvenir à y réaliser les catégories d'habitants, il a fallu régler les trois mêmes questions : l'identification des individus, la définition de leur statut personnel puis de leur nationalité. Une activité importante de l'administration de la colonie au cours du XX^e siècle est le recensement, l'identification et la gestion administrative des personnes se trouvant sur son territoire (qui se définit lui-même en parallèle selon les modalités que nous avons étudiées).

Notre propos n'est pas de juger la pertinence ou la réalité des identifications réalisées par l'administration coloniale. Nous allons décrire les outils et les procédures mises en place, analyser leurs résultats et tenter de comprendre leurs conséquences : une histoire de la nationalité djiboutienne en quelque sorte.

Identifier les groupes : les recensements de l'entre-deux guerres

Aux premiers temps de la présence coloniale, l'administration cherche à identifier des catégories d'autochtones. Au fur et à mesure de la pénétration dans le territoire et de l'amélioration de la connaissance de l'espace, cette connaissance/fabrication progresse simultanément. Les définitions de l'espace et de ses habitants s'affinent. On passe de l'identification de grands groupes ethniques aux tribus, puis clans, sous-clans et cellules familiales, pour arriver après la Seconde Guerre mondiale aux individus. Un instrument de cette connaissance est le recensement de la population, qui évolue dans ses pratiques en même temps que dans ses objectifs.

Dès la création des postes de l'intérieur, à la fin des années 1920, des recensements de la population sont engagés pour identifier et quantifier les groupes dans un premier temps. A Tadjoura, dès l'occupation en 1928, l'administrateur dresse la liste des tribus avec leur population, tant dans la ville que sur l'ensemble de la circonscription, et dénombre un total de 8 662 habitants⁵. A Dikhil, lors de la création du poste en 1928, la population du cercle est estimée à 40 000 Issas et 50 000 «Debeneh»⁶ (Afars)⁷. Il faut alors montrer que ce poste est bien le lieu de rencontre de deux des principaux groupes de la colonie. Mais le

² Noiriel (Gérard) [1988], p. 90.

³ On pourrait rajouter «ou d'identité», comme nous allons le voir.

⁴ Noiriel (Gérard) [1988], p. 92.

⁵ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5 Tadjoura, «Correspondance - 1927-1943», note manuscrite sans date (probablement 1928).

⁶ Nous avons vu au chapitre 5-2 que l'identification des Afars n'a pas été immédiate. Ils ne sont reconnus sous ce nom dans les sources que durant la seconde moitié des années 1950. Nous tentons ici de préciser les identités utilisées dans la documentation.

⁷ SHAT, 15H88, «Mort de l'administrateur Bernard», rapport d'inspection par Henri Jourdain, 30/1/1935.

recensement de 1931 décompte 4 947 «Dankali» (Afars) pour 40 265 Issas. Ces derniers chiffres sont réutilisés tels quels quelques mois après la mort de l'administrateur Bernard, tué par des Afars en janvier 1935⁸. En dehors de leur fantaisie, ces chiffres montrent l'importance idéologique et la subjectivité de ces identifications et des présupposés qui les soutiennent : ici les Afars sont devenus dangereux.

Le recensement tient une place importante dans les rapports mensuels ou trimestriels des chefs de postes : il avance, il est bientôt terminé, tant d'individus ont été recensés, tels problèmes rencontrés, tel groupe amadoué... La dénonciation du peu de fiabilité des recensements précédents et de leurs résultats est fréquente, car donnent souvent des résultats fort variables. En 1943, le lieutenant Perriquet explique qu'il effectue, lui, un recensement «réel» de Tadjoura, car auparavant *«les Commandants de Cercle ont évalué la population en comptant sur leurs doigts»*⁹. Quantifier, puis identifier les populations administrées est une tâche quotidienne, sans cesse recommencée. Ainsi en 1946, un commandant de cercle explique encore :

*«Autre question primordiale : le recensement. J'ai fouillé dans les archives, je n'ai rien trouvé qui puisse me guider. Je vous ai promis de vous fournir les chiffres de l'année dernière, il n'y a rien au Cercle : je recommence donc le recensement à zéro»*¹⁰.

Il ne s'agit ici toujours que d'un simple dénombrement, non de l'identification des individus. Cependant à partir de 1944, au-delà de la simple connaissance, l'objectif est d'établir des bases fiscales, car un impôt par capitation est désormais institué. Cela change la nature du recensement, mais aussi la vision qu'en ont les administrés et leurs réactions :

*«Depuis qu'il est question simultanément de recensement et de levée d'impôts pour 1946, à l'occasion de la délivrance des cartes d'alimentation à chaque bédouin, aucun d'entre eux ne s'est présenté au Chef-lieu du Cercle pour y toucher sa ration»*¹¹.

Le principal objectif est d'améliorer le contrôle des populations. Le recensement est d'abord un outil politique, comme l'écrit Robert Muller, alors capitaine et chef des Affaires politiques, en 1947 :

*«La façon dont l'impôt a été perçu montre bien que ce n'est pas le bédouin qui regimbe à payer, mais que certains okal seulement font des difficultés car ils ne tiennent pas à ce surcroît de travail. L'impôt étant l'un des principaux moyens pour établir un recensement correct et un contrôle des bédouins, il y a lieu d'en maintenir le principe, quoique la rentrée des fonds correspondants soit insignifiante.»*¹²

Cette méthode est d'ailleurs efficace si l'on en croit un rapport de 1944, qui montre le lien entre recensement, pénétration du territoire et contrôle des populations :

*«Les indigènes sont d'autant plus affables qu'ils se savent en majeure partie recensés et que les pistes auto les pénètrent sans vergogne»*¹³.

⁸ SHAT, 15H88, «Mort de l'administrateur Bernard», rapport du capitaine Séguin, 30/12/1935.

⁹ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5 Tadjoura, «Rapports mensuel, journal de poste - 1930-1945», rapport d'octobre 1943.

¹⁰ ANOM, 1E2/1-5 Ali Sabieh, «Bureau d'étude, correspondance - 1946-1950», lettre du commandant de cercle (Ternynck) au chef des Affaires politiques (Muller), 28/7/1946.

¹¹ ANOM, 1E1/5-7 Dikhil, «rapports mensuels 1932-1949», rapport de janvier 1947.

¹² ANOM, 1E1/5-7 Dikhil, «rapports mensuels 1932-1949», lettre du 8/5/1947.

¹³ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5 Tadjoura, «Rapports mensuel, journal de poste - 1930-1945», rapport de février 1944. Son auteur, le lieutenant Perriquet, s'est illustré dans le contrôle des populations.

Pour «amadou» les nomades, les amener à se présenter à l'administration pour être recensés, il est assez courant d'associer cette démarche à des subsides. En 1947, le recensement est lié à des distributions d'étoffes ¹⁴. La menace peut être aussi utilisée, comme en 1944, lorsque le gouverneur explique au commandant du cercle de Tadjoura que les individus ou groupes non recensés se verront interdire l'accès du territoire, puisque le contrôle de la population signifie celui du territoire :

Les ressortissants de ces fractions [asahyammarras éthiopiens] (...) ne sont soumis aux règlements administratifs français que tant qu'ils se trouvent en territoire français. Il ne peut leur être imposé en conséquence de se faire recenser et de payer l'impôt que s'ils s'établissent, provisoirement ou non, à l'intérieur de nos frontières. L'accomplissement des formalités de recensement vaut autorisation de séjour sans être obligatoire. Ceux qui refusent de s'y plier ne sont pas "insoumis", mais l'accès de (sic) territoire doit leur être interdit. (...) Quand le moment sera venu de procéder à la délimitation de la frontière, l'argument ethnique aura une certaine valeur, notre position sera d'autant plus forte qu'un plus grand nombre d'entre eux auront accepté librement de dépendre des autorités françaises. Votre but doit donc être de les attirer et de les amener plus par persuasion que par contrainte, à faire acte ostensible de soumission» ¹⁵.

Les autorités éthiopiennes font de même au début des années 1950, exigeant des nomades se trouvant en Awsa «le paiement de l'impôt et un début de recensement» ¹⁶.

Outre ces évaluations et recensements partiels, des synthèses sont effectuées ¹⁷, sommairement avant la Première Guerre mondiale, puis en 1921, 1931, 1936, 1946 et 1951, et enfin en 1973 et 1983 avec d'autres modalités. Ce ne sont pas tellement les chiffres bruts qui sont intéressants, car les populations, en particulier nomades, sont estimées souvent au vu de déclarations des notables, et seules les populations installées autour des postes et dans les villes sont plus ou moins dénombrées. Comme le constate une note de juillet 1974, «la population du territoire n'a jamais fait l'objet de recensement, mais simplement d'estimations officielles» ¹⁸. Cependant les dénominations, les catégorisations et les relations sont significatives.

En 1906, une statistique du ministère des Colonies ¹⁹ estime la population du territoire à 208 061 habitants sur 120 000 km² – dont 5 561 dans la ville de Djibouti, qui ont peut-être été recensés. En 1913, le gouverneur estime la population totale de la colonie (mais sans doute parle-t-il de la ville de Djibouti) à 16 693 personnes ²⁰, dont 295 Français, 290 autres Européens, 3 460 Issas, 1 521 «Danakil», 1 092 Arabes et 10 034 étrangers (4 145 Arabes et 5 739 Abyssins et Somalis) ²¹. Cependant aucune précision n'est apportée sur les modalités et critères de cette évaluation, qui montre la vision de l'administration. On note d'abord la division entre autochtones et étrangers, dont on ne sait à partir de quels critères elle est établie,

¹⁴ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5 Tadjoura, «Rapports mensuels et trimestriels - 1946-1952», rapport de juillet 1947, 5/8/1947.

¹⁵ ANOM, 1E6/4-7 Tadjoura, «Correspondance 1944-1945», lettre du gouverneur (Chalvet), 23/8/1944

¹⁶ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5 Tadjoura, «Rapports mensuels et trimestriels - 1946-1952», rapport du 4^e trimestre 1950, 8/1/1951.

¹⁷ Ces «dénombrements» ont fait l'objet d'une étude en deux volets dans Pount, Augustin (P.) [1974-1975].

¹⁸ CAC 940163/28, p. 1.

¹⁹ Augustin (P.) [1974]. Des chiffres sont également publiés pour 1909 et 1911.

²⁰ ANOM, 3F2 - Démographie, «Démographie, population (1901-1939)», rapport 1913.

²¹ Le total fait 16 542, sans que cette différence de 151 soit expliquée.

en particulier pour les Arabes divisés en deux groupes (sujets français et étrangers). Ensuite la faiblesse de l'estimation totale génère une assez forte proportion de colons européens (3,5%). Le nombre des Arabes (près d'un tiers de la population, soit le groupe le plus important) et plus généralement des étrangers non-Européens (60% du total) montre – si le gouverneur parle de l'ensemble du territoire – qu'alors l'administration estime être installée sur une terre à peu près vide. Enfin, même si l'on ne peut calculer la proportion, le faible nombre des Afars par rapport aux Somalis, confirme que leurs territoires sont alors encore plus inconnus que ceux des Issas.

Le recensement de 1921

Le premier recensement général de la population de la CFS est effectué au 1^{er} juillet 1921²². La colonie est divisée en cinq zones, en partie sur des bases ethniques. Les résultats sont publiés dans cinq tableaux, pour une population totale de 61 139 habitants.

Le premier tableau dénombre la «population européenne et assimilés de la ville de Djibouti»²³, répartie entre Européens (190 Français et 146 étrangers dont 84 Grecs), Arméniens et Syriens, soit 354 personnes dont 54 fonctionnaires. La population indigène de la ville de Djibouti (tableau 2), se compose de 3 505 Somalis (sans plus de précision), 3 366 Arabes, 208 «Danakil», et 909 «indigènes» d'autres «races»²⁴.

Hors de Djibouti (tableau 3), l'administration recense 25 538 habitants dans le «District Issa (Somalis)», 13 881 dans le «District Dankali», 6 318 dans le «Territoire des Débénéhs» et 10 695 dans le «Sultanat de Tadjourah», sans que l'on connaisse les caractéristiques permettant de délimiter ces deux derniers espaces. En effet, le «District Dankali» est alors défini comme *«les territoires de la Colonie habités par les populations de race Dankalie et qui s'étendent de la frontière de l'Erythrée jusqu'à la limite des pays Issas, y compris le Sultanat de Tadjourah et le territoire des Débénéhs»*²⁵.

Le tableau 4 récapitule la répartition ethnique, soit 29 043 «Somalis» et 30 972 «Danakil». Ce dernier chiffre ne correspond pas au total des Danakil des tableaux 2 et 3, qui s'élève à 31 102, mais il s'agit sans doute d'une erreur d'addition. En tout cas les Debnés et les habitants de Tadjoura sont bien compris dans les Danakil, comme le montre le dernier tableau «indiquant les tribus composant la population indigène de la colonie» qui donne le détail de la population autochtone par groupes, répartis en «tribus d'origine» et «tribus secondaires». Il indique également 30 972 «Danakil» résidants dans la colonie, détaillés en 62 groupes. Les «Issas» sont identifiés de façon plus sommaire (en 14 groupes), y compris les «Gadabourssi» ou «Wardick» qui plus tard ne seront plus considérés comme Issa. Il semble qu'Issa et Somali sont ici utilisés comme synonymes.

²² Les résultats de ce recensement sont publiés au Journal officiel de la CFS, août 1921, p. 700-703. Ce sera l'unique fois, pour les recensements suivants il n'y a plus de résultats aussi détaillés et officiels.

²³ Il n'y pas à cette époque d'Européen résidant hors de Djibouti, sauf les chefs de poste d'Obock et 'Ali Sabieh. Il n'est pas impossible, et même probable, que des commerçants arabes ou hindous se trouvaient déjà à 'Ali Sabieh, mais ils n'apparaissent pas dans le recensement.

²⁴ 356 Hindous, 115 Soudanais, 111 Juifs, 246 militaires sénégalais, 89 Abyssins, 10 Annamites, 1 Comorien et 1 Persan.

²⁵ Arrêté du 7/11/1916, art. 1^{er}.

En 1921, l'administration estime que les Afars et les Somalis sont répartis de façon égale sur la colonie et que la population coloniale (Européenne) représente 0,6% du total. La forte population autochtone – 92,4% du total – montre que le territoire était bien habité avant la création coloniale.

Les recensements des années 1930

Le 27 janvier 1931 ²⁶, un arrêté organise un «dénombrement de la population européenne et indigène de la Colonie». Une note en décrit les modalités pratiques :

«Pour les populations danakils (...) l'opération qui ne semble pas présenter de grandes difficultés, sera confiée aux Okals. (...) Il en va autrement des Issas, répartis en un nombre infini de groupements sans relations communes et qui n'ont pour ainsi dire pas de chefs reconnus. L'opération se trouvera cependant facilitée par le fait que toute la région de Dikhil depuis le chemin de fer jusqu'au poste est à peu près déserte. Tous les Issas se trouvent actuellement rassemblés à l'Est de la voie ferrée» ²⁷.

La connaissance de la colonie a bien évolué durant les dix années séparant ces deux recensements, avec le début de l'occupation de l'intérieur du territoire : la création des postes de Dikhil et de Tadjoura. Bien sûr cela reste modeste, mais il y a un changement d'échelle et surtout une volonté d'administration réelle. Bien que le recensement ait lieu en fait au cours de l'année 1931, il est daté du 1^{er} janvier 1931. Malheureusement nous n'avons qu'une description assez sommaire du résultat. Notons l'apparition de la catégorie toujours inclassable et problématique des «métis» : même s'ils sont en très petit nombre, et que l'assignation des parents n'est pas précisée, on peut imaginer qu'il s'agit d'enfants dont un des parents est autochtone et l'autre Européen. L'administration n'ose alors pas les qualifier d'indigènes, mais ne veut pas non plus leur donner un statut «métropolitain». Il faudrait avoir plus d'informations sur les cas individuels pour pousser l'analyse. Cette catégorie n'est pas reprise dans les recensements suivants.

Européens et assimilés	1 362
Européens	628
assimilés	734
Indigènes	68 420
autochtones	62 320
autres (Arabes ?)	6 100
Métis	8
Total	69 790

Répartition des habitants de la CFS selon le recensement de juillet 1931 ²⁸

²⁶ Il semble qu'il n'y a pas eu de recensement en 1926 (Augustin (P.) [1974], pp. 37-38). En tout cas, il n'y en a pas de trace dans les archives consultées.

²⁷ ANOM, 5G1-4, Dikhil, «Enregistrement courrier départ 1928-1935», note de mars 1931.

²⁸ ANOM, 3F2 - Démographie, dossier «Démographie, population (1901-1939) et ANOM, Affaires politiques 697, note sans date.

	cercle de Djibouti	cercle de Dikhil	cercle de Tadjoura	cercle d'Obock	Total
indigènes	10 054	45 256	8 662	4 448	68 420
Issas		40 265			
«Danakil»		4 947			

Répartition des indigènes par cercle selon le recensement de juillet 1931 ²⁹

Même si l'on considère que l'ensemble de la population d'Obock et Tadjoura est Afar, la diminution brute et relative de leur nombre estimé est importante. Ils ne représentent plus alors, avec 18 552 personnes, que 26,6% de la population totale estimée de la colonie.

A la même période les Italiens effectuent également un recensement de leurs colonies. En Somalie, ils dénombrent 990 815 habitants, dont 989 157 indigènes, et donc 1 658 Européens (0,15%). En Erythrée, 621 776 habitants, dont 617 211 indigènes, soit 4 565 Européens (0,73 %), alors qu'à Djibouti nous aurions presque 2% d'Européens et assimilés, sur une population certes beaucoup moins importante.

Les résultats du recensement suivant, au 1^{er} juillet 1936 ³⁰, sont publiés dans l'*Afrique française* en juillet 1937 ³¹ :

Européens et assimilés	1 971
Français	923
Etrangers	1 048
Indigènes	44 420
Total	46 391

Répartition des habitants de la CFS selon le recensement de juillet 1936 ³²

	Arabes	Somalis	«Danakil»	Autres	Total
cercle de Djibouti	4 083	5 968	501	204	12 986
cercle de Dikhil		18 030	3 850 dont 'Assahyammára : 2 040 'Adohyammára : 1 810		21 880
cercle des Adaëls					7 990
Tadjoura			5 040		
Obock			2 950		
total	4 083	23 998	12 341	204	42 856

Répartition des indigènes par cercle selon le recensement de juillet 1936 ³³

²⁹ *ibid.*

³⁰ Ce recensement n'est pas mentionné par P. Augustin [1974-1975].

³¹ Une note sans date (dans un dossier de 1946, ANOM, 6G6, Ali Sabieh, «Affaires administratives - Recensement 1946») donne des chiffres différents sans en préciser la source : 310 Français et 970 «étrangers de statut européen». Les indigènes y sont répartis en «indigènes autochtones» (divisés en 9 600 Issas, 17 300 «Danakil», et probablement 4 000 «Danakil» non recensés) et «indigènes étrangers» (7 300 dont 3 000 Somalis et 4 100 Arabes). Soit une population totale de 35 480 habitants, dont 23 700 nomades (plus 4 000 non recensés, soit 27 700).

³² La publication comprend une erreur de saisie : la population totale indiquée est de 46 301, ce qui ne correspond pas à la somme des Européens et indigènes. La note de 1974 (CAC 940163/28, citée) reprend ces chiffres, en indiquant 1881 Européens et en conservant le total de 46 301.

³³ Le total ne correspond pas, car des nomades ont été évalués mais non recensés dans le cercle de Djibouti.

Malgré la mort de l'administrateur Bernard, tué par un raid venu de l'Awsa le 18 janvier 1935, et la baisse conséquente de la proportion d'Afars ou revendiqués comme tels sur le territoire, ce sont maintenant les Somalis qui sont évalués à la baisse.

Les recensements après la Seconde Guerre mondiale

Un recensement est effectué au 16 juillet 1946 avec les mêmes catégories ³⁴. Il dénombre 1 996 Européens, répartis entre 1 261 Français (militaires compris), dont une cinquantaine réside hors de la ville de Djibouti, et 735 «autres statut européen» (c'est à dire les Européens et assimilés qui n'ont pas la nationalité française). 42 800 indigènes, dont 31 160 «indigènes autochtones» (21 080 «Danakil» et 10 080 Issas, dont 4 100 à Djibouti ville) et 11 260 «indigènes étrangers» (dont 400 hors de la ville de Djibouti) ³⁵. Soit une population totale de 44 416 habitants dont les Européens représentent 4,5%.

Les Afars représentent toujours la moitié de la population estimée, la proportion des Européens et des Arabes ne cesse d'augmenter, ils sont très majoritaires dans la ville de Djibouti. Une explication partielle est que durant la guerre la ville a été vidée d'une grande partie de ses habitants ³⁶, particulièrement des autochtones, officiellement pour aider à assurer son ravitaillement.

Un recensement en 1951 ³⁷ annonce 61 769 habitants, dont 1 500 «Français métropolitains», 25 302 Afars, 28 000 Somalis et 6 000 Arabes.

En 1968, Ali Aref, alors président du Conseil de gouvernement, demande un recensement de la population afin de mettre en évidence la supériorité numérique des Afars que contestent les Somalis. Le ministère estime un recensement inopportun, et envoie une mission chargée d'une «enquête socio-démographique» dirigée par le commandant Raymond Frison-Roche ³⁸, avec le chef d'escadron Bertin et le colonel (c.r.) Edouard Chedeville, alors titulaire d'une chaire d'afar au Collège des langues orientales. Cependant Ali Aref récusé Frison-Roche et Bertin, et en novembre 1970 une «mission d'identification des populations du TFAI» est mise en place sous la direction du général (c.r.) Magendie ³⁹.

Bien qu'elle ne soit pas chargée d'un recensement, la mission Magendie donne en 1973 une composition ethnique du territoire basée sur l'identification des habitants : 98 183 habitants, dont 35 544 Afars, 34 386

³⁴ Publié dans *Notes et études documentaires*, 28/4/1950.

³⁵ ANOM, 6G6, Ali Sabieh, dossier «Affaires administratives - Recensement 1946» et *Notes et études documentaires*, 28/4/1950

³⁶ La note de juillet 1974 (CAC 940163/28, citée) rappelle que «d'importants mouvements de population ont eu lieu entre 1936 et 1946, réduisant des deux tiers la population de Djibouti» (p. 5), voir chapitre 4-3.

³⁷ Publié dans *Notes et études documentaires*, 27/3/1954. La note de juillet 1974 (CAC 940163/28, citée) estime que les Issas sont fortement sous-évalués dans ces chiffres.

³⁸ Frère de l'écrivain Roger Frison-Roche, ce militaire a été en poste à plusieurs reprises en CFS. Il existe déjà un soldat nommé Frison-Roche à Tadjoura en juin 1941 (JO CFS), mais est-ce le même ? Sous-lieutenant, il est chef du poste administratif d'Ali Sabieh de mai 1947 à juillet 1948. En 1951, lieutenant, il effectue un stage au CHEAM, son mémoire s'intitule «Notes sur les Afars Adohyamara de la Côte française des Somalis» (n° 1819). En 1966, commandant, il est chef du bureau d'études de la colonie.

³⁹ Edmond Magendie a participé à la campagne militaire dans la Corne dans les rangs gaullistes, où il est lieutenant. Après la guerre, il est encore en CFS où il est nommé adjoint au commandant du cercle de Tadjoura en octobre 1948. En 1951, il est lieutenant colonel d'infanterie coloniale, puis il devient général (sans doute de réserve). Il est député RPF de la CFS de 1951 à 1956, membre du conseil représentatif de la colonie, élu en 1952, 1955, 1956.

Issas, 19 158 Somalis allogènes, 7 067 Arabes et 2 028 divers. Les conditions de réalisation de cette étude, qui dépasse le seul recensement, sont étudiées *infra*.

Après l'indépendance, un seul recensement a eu lieu en 1982-1983 avec l'assistance de l'ONU, mais il «n'a pas été rendu public par le gouvernement pour des raisons politiques»⁴⁰. Cependant il a été présenté à une conférence de donateurs en novembre 1983, et a donné lieu à une étude française en 1992⁴¹ : 273 974 habitants ont été recensés, mais le chiffre a été ensuite «redressé» à 341 000 habitants⁴². L'ONU estime la population totale en 1983 à 383 000 personnes. La population est urbaine à 84% ; 55% des habitants résident dans la ville de Djibouti selon les données brutes.

	Superficie	nombre d'habitants	
Djibouti	600 km ²	155 670	56,8%
'Ali Sabieh	2 400 km ²	45 493	16,6%
Dikhil	7 200 km ²	38 301	14,0%
Tadjoura	7 300 km ²	22 846	8,3%
Obock	5 700 km ²	11 664	4,3%
Total	23 200 km²	273 974	

dont ville de Djibouti : 150 269

Données brutes du recensement de 1983 en République de Djibouti

Une analyse «ethnique» des résultats de ce recensement est publiée en 1986 :

«Issas : fortement majoritaires dans le district d'Ali-Sabieh, représentant un tiers de la population du district de Djibouti et 40% de la population du district de Dikhil, totalement absents du nord du pays. On peut estimer leur nombre à 100 000 personnes.

Afars : formant la totalité de la population des districts de Tadjourah et d'Obock, environ 60% du district de Dikhil, très minoritaires dans le district de Djibouti, ils comptent environ 60 000 personnes.

Gadaboursis : établis presque'exclusivement dans la capitale dont ils forment la communauté majoritaire, ils comptent environ 45 000 personnes.

Issaqs : établis dans leur très grande majorité dans la capitale, tout comme les Gadaboursis, ils sont un peu moins nombreux qu'eux ; leur nombre peut-être estimé à 40 000 personnes.

Arabes : vivant eux aussi essentiellement à Djibouti-ville, ils représentent environ 18 000 personnes.

Européens : en comptant les 3500 soldats français et leurs familles (soit 6000 personnes en tout) on peut estimer le nombre des Européens à 12 000 personnes.

Réfugiés éthiopiens : leur nombre était vraisemblablement en 1983 (...) de 25 000 personnes, bien que les autorités aient affirmé qu'ils étaient 40 000. La plupart se trouvaient dans les districts de Dikhil et d'Ali-Sabieh. En 1984, 16 000 d'entre eux sont retournés en Ethiopie au cours d'une vaste opération de rapatriement volontaire»⁴³.

⁴⁰ Absieh Omar Warsama, Botbol (Maurice) [1986], p. 12.

⁴¹ Lopez-Escartin (Nuria) [1992].

⁴² Absieh Omar Warsama, Botbol (Maurice) [1986], p. 12 : «Les données issues du dépouillement manuel (...) ont permis de décompter 273 974 personnes, [mais] certaines catégories de la population ont été manifestement sous-enregistrées : les jeunes femmes, les enfants de moins de quatre ans, les nomades».

⁴³ Absieh Omar Warsama, Botbol (Maurice), [1986], p. 13.

Les auteurs concluent que les autochtones (Afars et Issas), à peine majoritaires dans le pays, ne représentent qu'un tiers de la population de la capitale. Ils terminent leur étude par une description des Européens de Djibouti, montrant que l'assignation ethnique peut être retournée :

«Parmi la communauté française installée de façon permanente à Djibouti, les Corses constituent le groupe le mieux structuré et le plus solidaire. On compte également deux communautés grecque et arménienne (ayant le plus souvent la nationalité française) ainsi qu'une petite communauté italienne installée à Djibouti après la révolution éthiopienne. (...) [Son] rôle politique (...) est aujourd'hui négligeable. Par contre son poids économique est demeuré déterminant»⁴⁴.

Identifier les individus : recensements et documents d'identité

Dès la fin des années 1930, l'administration tente de passer à la dernière étape du contrôle de la population : l'identification individuelle des habitants du territoire. En décembre 1939, le gouverneur Deschamps envoie une circulaire aux commandants de cercles⁴⁵, dans laquelle il explique d'abord qu'un recensement individuel est dorénavant possible, avant d'en détailler les avantages :

«Le fractionnement et l'organisation du commandement des tribus de la Colonie sont maintenant connus dans leurs grandes lignes; il devient possible d'envisager leur recensement.

Cette opération, base indispensable de toute administration, marquera un nouveau stade de notre emprise sur les populations, et son utilité se fera sentir immédiatement, notamment par les facilités qu'elle apportera au recrutement et au contrôle des partisans, et à la surveillance des frontières aux points de vue de la situation politique et de la sécurité».

Ensuite il précise les modalités détaillées du processus pour l'ensemble du territoire, avec les diverses situations possibles : recensements des villages («dans les habitations, par quartier et par rue») et des nomades, Issas («par les Commandants de Cercle de Dikhil et d'Ali-Sabieh») ou «Danakil» («par les Commandants de Cercle et chefs de poste, sauf pour les Asshyamara qui seront recensés par les soins des Commandants de Secteur Nomade»). En ce qui concerne les nomades, le recensement sera réalisé non par identification directe des individus, mais «par renseignements demandés aux notables compétents pour les tribus nomades : ces renseignements seront recoupés dans toute la mesure du possible au cours des tournées». Il n'est pas question non plus de distribution d'attestations de recensement. L'administration reste encore peu sûre d'elle, et le gouverneur précise que le recensement des nomades, particulièrement en ce qui concerne les «Assahyamaras», «devra être ajourné dans les cas où il pourrait amener des incidents», mais il demande néanmoins que les résultats de l'opération lui soient communiqués avant le 31 mars prochain, soit moins de quatre mois plus tard. Les archives ne contiennent pas ces résultats, sans doute car d'autres activités ont alors mobilisé l'administration en ce début de conflit mondial et empêché la réalisation de ce travail.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, cette directive est cependant mise en œuvre : la connaissance des populations de l'intérieur connaît une importante évolution avec l'établissement en 1942-1943 de la

⁴⁴ Absieh Omar Warsama, Botbol (Maurice), [1986], p. 15.

⁴⁵ ANOM, 3F2 Démographie, «Recensements quinquennaux des non-autochtones», circulaire n° 247/CMC du 12/12/1939.

première version de ce qui deviendra «le Chedeville». Il s'agit d'un «recensement "généalogique" qui visait, à partir des témoignages des Okals et des notables, à dresser, par tribu et fraction, la liste des familles et de leurs membres effectivement originaires de la CFS» ⁴⁶ réalisé par Edouard Chedeville ⁴⁷, alors commandant du cercle de Dikhil.

Dès 1946, le commandant du cercle d'Ali-Sabieh, le capitaine Poggi, explique que «le recensement des nomades du Cercle est encore bien imparfait; le travail très fouillé du capitaine Chedeville ne correspond plus exactement aux données actuelles, des mouvements de populations ayant eu lieu postérieurement» ⁴⁸. Il est difficile de rentrer des population nomades, mouvantes, dans des cadres figés. En outre, ce travail n'est pas fait à partir de l'identification directe des individus mais d'après les déclarations des notables. Malgré ses limites, ce document plusieurs fois complété va servir de base à toutes les identifications des Issas au moins jusqu'à l'indépendance ⁴⁹.

Le «recensement» de 1951-1955

Après la Seconde Guerre mondiale, les recensements changent donc de nature. Il ne s'agit plus seulement d'identifier et de dénombrer les groupes, mais les individus : de leur donner une identité précise et définitive. Le ministère de la France d'Outre-mer donne des consignes en ce sens en décembre 1950 :

«Il m'apparaît tout d'abord que la tâche des enquêteurs doit être d'établir l'identité des individus résidant en Côte Française des Somalis et de les doter d'une pièce prouvant cette identité. La difficulté à laquelle nous nous heurtons, c'est qu'il n'est pas possible à une commission administrative de reconnaître ou d'attribuer la nationalité française. Pour tourner cet obstacle, je crois qu'il conviendrait de ne pas faire mention de la nationalité et de la supposer acquise, chaque fois que l'examen attentif des cas particuliers justifiera une telle détermination. (...)

Les personnes ainsi recensées et munies d'une pièce d'identité pourraient, si elles entrent dans une des catégories de la loi du 5 octobre 1946, se faire inscrire sur les listes électorales» ⁵⁰.

Le lien entre recensement, identité, citoyenneté et nationalité apparaît clairement. En conséquence, le 17 janvier 1951, un arrêté crée une «commission de recensement de la population autochtone du Territoire qui est chargée d'arrêter définitivement la liste des personnes recensées dans le Territoire» (art. 1). Le

⁴⁶ ANOM, Contrôle 818, Jacques Robert, «Rapport sur l'Etat-civil, la nationalité, le contrôle des étrangers, et certains aspects du contact entre l'administration et les populations en Côte française des Somalis», 4/1/1967.

⁴⁷ Edouard Chedeville (1905-1996, on trouve parfois Cheddeville, erroné), arrive du Sahara (Mauritanie, Maroc) à Djibouti en avril 1938. Capitaine d'infanterie coloniale, il est placé hors cadre et devient chef du cabinet militaire du gouverneur. Il est nommé commandant du cercle d'Ali Sabieh le 7 décembre 1940, où il est impliqué dans l'assassinat, entre le 10 et le 12 mai 1941, de deux femmes et deux hommes somalis soupçonnés d'aider les Gaullistes (ANOM, Contrôle 813, mission Monguillot; 4E14, «Affaire Nouailhetas»; 6G5/5, «Affaire des fusillés de 1941»). Il devient commandant du cercle de Dikhil et du 1^{er} peloton méhariste le 15 mai 1941. C'est à ce poste qu'il réalise son recensement. Le 6 février 1943, peu après le «ralliement» de Djibouti à la «France libre», alors chef de bataillon, il est nommé commandant de la milice indigène jusqu'à fin août, puis il quitte Djibouti. Il finit sa carrière militaire en 1945 comme lieutenant-colonel de réserve, puis devient un spécialiste des Afars, dont il enseignera la langue aux «Langues'O». Voir Morin (Didier) [2004], p. 121, pour la liste de ses travaux.

⁴⁸ ANOM, 1E2/1-5 Ali Sabieh, «Rapports 1934-1954», rapport d'avril 1945.

⁴⁹ Nous n'avons pas trouvé d'exemplaire de la première version de ce document. Dans les «papiers Bertin» (ANOM, fonds privés, PA351), se trouve une version de 1960, intitulée «Recensement généalogique des Issa», en 4 registres, corrigée à la main vers 1970. Dans les «papiers Ferry» (ANOM, fonds privés, 49PA) se trouvent un autre exemplaire, développé par Frison-Roche en 1966, et un «Fractionnement des Issa, Issack, Gadaboursi» de 1965.

⁵⁰ ANOM, 3F2 Démographie, «Recensements quinquennaux des non-autochtones», lettre du 23/12/1950.

procureur de la République de Djibouti remarque cependant un défaut important dans l'intitulé de la commission :

*«Cet Arrêté prévoit en son article 6 une sanction contre les contrevenants.
Il m'apparaît qu'aux termes de la Constitution du 27 octobre 1946, les distinctions raciales en matière répressives étant interdites, il est impossible de sanctionner une infraction qui ne peut être commise que par une catégorie de la population.
Pour tourner cet obstacle, il suffirait de prévoir le "Recensement de la population du Territoire" en supprimant le mot "autochtone"»⁵¹.*

L'arrêté est modifié en ce sens en avril. Mais en fait le recensement n'est pas la mission de cette commission : elle est surtout chargée d'identifier les Français. L'article 3 précise qu'«après avoir procédé aux enquêtes nécessaires à la vérification des personnes recensées, elle affirme l'identité des autochtones citoyens français qui, jusqu'ici, n'avaient pu la faire établir par les moyens mis à leur disposition», et l'article 4 prévoit que «les autochtones âgés de plus de 18 ans dont la qualité de citoyen français a été affirmée par la Commission, recevront une carte d'identité délivrée par le Commandant de Cercle». Nous sommes bien passés du recensement à la pièce d'identité, qui permet l'identification et le contrôle des individus.

Les Français obtiennent, s'ils en font la demande, une «carte d'identité de Citoyen français de Statut autochtone». Dans l'intérieur du territoire, les nomades recensés se voient remettre une «carte de recensement» qui mentionne leur état civil. Ce document est une première pièce d'identité. Il marque l'allégeance aux autorités françaises, au point qu'en 1951, les nomades afars qui se rendent en Awsa sont autorisés à le laisser au poste frontière d'Afambo pour ne pas rencontrer de problèmes avec l'administration du sultan⁵². Le gouverneur Sadoul explique le lien entre recensement et contrôle dans une circulaire de 1952 :

«Aucun d'entre vous n'ignore les difficultés réelles (...) qu'éprouvent les commandants de cercle et les Services de Police et de Sûreté à tenir à jour le contrôle des habitants de ce pays. Malgré les précautions prises il existe encore des citoyens français non recensés, et de nombreux étrangers en situation irrégulière (...). C'est pourquoi j'estime qu'il est nécessaire de profiter de toutes les occasions qui sont offertes pour participer à ce travail général de dépistage du clandestin»⁵³.

Le recensement a changé de fonction : d'abord instrument de gestion, il devient un outil politique de fabrication nationale et de sélection de la population. Il ne s'agit plus seulement de quantifier la population, mais de répartir les habitants du territoire en leur attribuant une nationalité – française ou étrangère – et de dépister les résidents illégaux. L'étape suivante est l'expulsion des personnes qui ne peuvent exciper d'un droit à vivre dans le territoire. Nous reviendrons en détail sur cet aspect, devenu très important à Djibouti à partir des années 1950.

Cette procédure, mise en œuvre à partir de 1951, n'est donc pas un recensement. C'est un dénombrement par auto-déclarations, limité uniquement par les heures d'ouverture du bureau chargé de leur recueil. C'est en outre une procédure administrative attribuant ou refusant la nationalité française, illégalement

⁵¹ ANOM fond colonial, 12A2/2, lettre du procureur (Roche) au gouverneur, 17/1/1951.

⁵² ANOM, 1E1/5-7, «Rapports trimestriels 1950-1955», rapport du 1^{er} trimestre 1951 par le lieutenant Ruppert, 4/4/1951.

⁵³ ANOM, 12A2/1, «Affaires politiques», circulaire du 10/10/1952, n° 30/AA.

puisque seule la justice dispose en théorie de cette prérogative. Nous connaissons les résultats de cette procédure dans le cercle de Djibouti pour la période durant laquelle elle est appliquée : entre 1951-1955 ⁵⁴. Le tableau ci-dessous détaille le traitement des dossiers de demandes de cartes d'identité française (CIF) par groupe «ethnique» :

	délivrées	refusées	accordées mais demandeur introuvable	total des demandes	total des cartes accordées
Afar	886	48	620	1 554	1 506
Arabe	898	1 678	491	3 067	1 389
Issa	2 822	7	2 343	5 172	5 165
Gadaboursi	636	830	495	1961	1 131
Darod	155	385	59	599	214
Total Issaq	1 415	698	445	2 558	1 860
Union française et Hindous	80	3	15	98	95
Total	6 892	3 649	4 468	15 009	11 360

Traitement des demandes de cartes d'identité françaises (CIF) par groupe «ethnique» (1951-1955)

La catégorie «total Issaq» regroupe les identités Abr-awal, Abr-jelo, Tod-jelo, Toumal, Madiban, Idagale et Abr-yonis, détaillées dans le document original. En effet les sous-catégories des Issaqs sont d'utilisation plus difficile, car elles varient dans le temps et tendent à disparaître. Enfin la catégorie «Issaq» permet des comparaisons plus faciles avec d'autres sources. C'est aussi la démarche que nous avons suivie pour l'analyse des expulsions (voir *infra* p. 356). Nous indiquons cependant le détail des sous-groupes issaq. Les ressortissants («indigènes») de l'Union française et les Hindous sont réunis sous la dénomination «Allogènes assimilés aux autochtones». Si l'on organise ces données en proportion des demandes par catégorie, on obtient le tableau ci-dessous. Nous y avons ajouté la proportion de CIF retirées parmi celles qui ont été accordées, donnée qui permet de mettre en évidence la nécessité ressentie par les recensés d'obtenir ce document :

	délivrées	refusées	accordées et non retirées	proportion de CIF accordées	proportion de CIF retirées
Afar	57,0%	3,1%	39,9%	96,9%	58,8%
Arabe	29,3%	54,7%	16,0%	45,3%	64,7%
Issa	54,6%	0,1%	45,3%	99,9%	54,6%
Gadaboursi	32,4%	42,3%	25,2%	57,7%	56,2%
Darod	25,9%	64,3%	9,8%	35,7%	72,4%
Total Issaq	55,3%	27,3%	17,4%	72,7%	76,1%
Union française et Hindous	81,6%	3,1%	15,3%	96,9%	84,2%
Moyenne	45,9%	24,3%	29,8%	75,7%	60,7%

Traitement et aboutissement des demandes de CIF (1951-1955)

On constate que les Issas et les Afars – qui ont un très fort taux d'accord – négligent d'aller chercher les documents qu'ils ont demandés. Leur nationalité étant évidente, ils ressentent sans doute peu la nécessité de la prouver. Les personnes originaires des autres colonies et les Hindous, qui ont le même taux de succès que les Afars, sont en revanche les plus nombreux à retirer la preuve de leur nationalité. Est-ce dû à une confrontation antérieure aux pratiques administratives occidentales, qui leur a permis de connaître

⁵⁴ ANOM, 3F2 Démographie, «Recensements quinquénaux des non-autochtones», lettre du commandant du cercle de Djibouti (Mouzon) au gouverneur, 7/10/1955.

l'utilité de la nationalité et des documents qui en font foi ? En effet, pour parvenir en CFS, ils ont souvent dû franchir des frontières, présenter des passeports. Les anciens militaires des troupes coloniales connaissent également la force des «papiers».

Les Issaqs et les Darods, bien qu'ils aient des taux d'accord très différents – du simple au double – négligent peu de retirer leurs documents. Sans doute sentent-ils leur nationalité moins assurée, ils sont donc plus désireux d'en réclamer la protection. En revanche, les Gadaboursis – malgré un assez faible taux de succès, médiant des deux précédents – négligent de retirer leur CIF dans les mêmes proportions que les Issas. Sont-ils plus rassurés sur leur appartenance, ou est-ce leur relation à ces pratiques qui les différencie ?

Pour les Arabes, les natifs du Yémen sont réputés étrangers, comme le confirme un rapport de 1950, qui précise également que *«les Arabes nés à Cheik Saïd sont réputés étrangers en raison des abus auxquels pourrait donner lieu la solution inverse, sauf bien entendu s'ils étaient auparavant considérés comme sujets français»*⁵⁵. Les natifs de la CFS sont, eux, Français à cette époque (voir *infra* p. 346). Au final, malgré un plus faible taux d'accord que les Gadaboursis, les Arabes sont à peine plus nombreux à retirer les documents lorsqu'ils les obtiennent. Peut-être les pratiques traditionnelles de circulation entre les deux rives de la mer Rouge ne les incitent-elles pas à se préoccuper des contrôles.

Le détail des demandes faites par les Issaqs figure dans le tableau ci-dessous. Il permet de constater que les catégories «Abr-awal» et «Idagale/Abr-yonis» représentent à elles seules près de 90% des Issaqs (respectivement 59% et 29%). Les différents sous-groupes ont des taux d'accord très différents, mais sont proches dans leur relation au document, qu'ils vont retirer à peu près dans les mêmes proportions, comme le montre le tableau ci-dessous.

	délivrées	refusées	accordées et non retirées	total	total des CIF accordées	proportion de CIF accordées	proportion de CIF retirées
Abr-awal	1050	99	358	1507	1408	93,4%	74,6%
Abr/Tod-jelo	95	109	14	218	109	50,0%	87,2%
Toumal/Madiban	36	46	8	90	44	48,9%	81,8%
Idagale/Abr-yonis	234	444	65	743	299	40,2%	78,3%
Total Issaq	1 415	698	445	2 558	1 860	72,7	76,1%

Détail du traitement et aboutissement des demandes de CIF pour les Issaqs (1951-1955)

Quoi qu'il en soit, le «recensement» ainsi organisé rencontre des difficultés que le commandant du cercle de Djibouti expose en février 1955. Il met en avant la différence entre le chef-lieu et l'intérieur du territoire, puis montre que le système, miné par ses contradictions, est structurellement incapable de remplir les fonctions pour lesquelles il a été mis en place :

«En brousse le problème est évidemment très différent vue l'homogénéité relative des groupes nomadisant dans une région donnée. Là, le recensement (...) est à la fois un dénombrement et un contrôle de la population. (...) Au contraire, à Djibouti, le problème important est d'opérer la distinction entre français et étrangers. (...)

L'erreur de départ était de croire que le chiffre de la population de Djibouti pourrait ressortir d'une inscription plus ou moins continue des intéressés se présentant d'eux

⁵⁵ ANOM, 4E6/1 Cercle de Djibouti, «Correspondances diverses (1928-1950)», rapport de 6/1950

mêmes, alors que le flot en est absolument intarissable et le reflux pratiquement incontrôlable. C'était une erreur autrement dit de confondre (...) dénombrement et contrôle des individus. (...)

La deuxième erreur, plus grave encore, est d'avoir délivré la CIF, c'est-à-dire fondé la présomption de nationalité française, sur des données aussi minces que les déclarations des intéressés et l'avis des notables, sans que par ailleurs toutes les précautions fussent prises pour écarter de son bénéfice le maximum d'étrangers. On a abouti ainsi à une inflation de la population dite française, donc à une dévaluation des avantages attachés à la qualité de français, avec tous les inconvénients politiques, sociaux, financiers et administratifs que cela comporte (notamment dans les domaines de la main d'œuvre, de l'enseignement, des soins médicaux, etc., sans parler des risques pour l'ordre public). En 1940, sur 18 000 autochtones et assimilés, on estimait les sujets français à 2 600 seulement, c'est à dire 14,6%; fin 1953, les chiffres officiels donnaient : 28 000 français pour une population de 32 000 (...).

Il ne peut être question de mettre un frein à cette inflation (...) sans un ensemble de réformes indispensables dans les textes et les pratiques»⁵⁶.

A la fin de 1955, pour les acteurs de terrain il devient nécessaire de remplacer le système par une procédure plus efficace et plus cohérente. En outre, la présence des notables dans la commission crée un risque d'instrumentalisation de la procédure administrative. Le nouvel administrateur du cercle de Djibouti propose en conséquence la suppression de la commission de recensement à la fin de 1955 :

«J'ai l'honneur de proposer l'arrêt des opérations de recensement telles qu'elles sont pratiquées depuis 1950, à compter du 1^{er} janvier 1955»⁵⁷.

On peut estimer, en effet, que tous les recensables ont eut largement le temps de se faire connaître depuis cette date (...).

Il convient de rappeler qu'après l'apurement, en 1953, d'importants retards, le système du recensement avait été renforcé et compliqué de façon à éliminer un maximum d'indésirables.

Il apparaît maintenant qu'un pas de plus pourrait être fait en subordonnant la délivrance de la carte d'identité à la production d'un acte supplétif de naissance obtenu devant les tribunaux autochtones des premier et second degrés»⁵⁸.

Ce texte nous amène à la suite logique de ces problématiques de recensement-contrôle : l'identification des individus, qui entraîne l'établissement de leur statut et de leurs droits.

Les problèmes d'identification sont insolubles et multiformes, mettant en évidence toutes les contradictions de la taxinomie «ethnique». Un rapport détaille les difficultés rencontrées – à Djibouti en 1957, lors du recensement des habitants «non-originaires» – à mettre en œuvre des instructions qui précisent que «sont exclus du champ de recensement : les Issa et les Afar, les Somalis, les Ethiopiens, les Erythréens, les Arabes de souche yéménites ou des protectorats d'Aden» :

«La définition de la souche a donné lieu à beaucoup de difficultés dans un pays où la souche ne correspond pas toujours à une nationalité (Arméniens), et où, quoi que de souche non originaire, certaines personnes ont la nationalité d'un pays limitrophe dont les ressortissants ne sont pas assujettis au recensement (métis, Ethiopiens, Indiens d'Aden, Soudanais de l'Afrique orientale). Pour le Français, la définition de la souche était plus délicate encore. Sans parler de la difficulté de définir la souche réunionnaise, ou antillaise, ou encore la souche des métis issus de père somali, arabe ou éthiopien avec des non-originaires (européens, malgache), la difficulté s'est faite sentir de dire de souche

⁵⁶ ANOM, 3F2 Démographie, «Recensement des autochtones», commandant du cercle de Djibouti (Bouchet) au gouverneur, 21/2/1955. Les mots soulignés le sont dans l'original.

⁵⁷ Il s'agit certainement d'une erreur de frappe, il veut dire 1956.

⁵⁸ ANOM, 3F2 Démographie, «Recensement des autochtones», commandant du cercle de Djibouti (Mouzon) au gouverneur, 15/12/1955.

“métropolitaine”, les nombreuses familles de naturalisés grecs ou arméniens, n’ayant jamais mis les pieds à la métropole. Dans le cas de métis reconnus de père “originaire” au sens adopté pour le recensement, il a donc fallu retenir la souche de la mère non-originaire. Dans le cas des enfants de naturalisés “locaux” (Grecs, Arméniens, Italiens), il a fallu, faute de définir une souche “CFS” non originaire, adopter l’étiquette “souche métropolitaine”, en dissimulant une réalité pourtant bien djiboutienne, à savoir le nombre de personnes ayant la qualité de français non originaires, mais de souche tout à fait étrangère à la métropole, et même à l’Europe.

Cette question de la souche amène à la définition préliminaire des assujettis au recensement, qui aurait pu trouver place dès le début de ce compte-rendu.

En dépit des instructions du Département considérant comme non-originares les personnes originaires d’un pays séparé par la mer, les conditions locales des Arabes sont telles qu’il ne pouvait être question de les recenser en tant que non-originares. En effet, des générations d’Arabes sont nés à Djibouti et considérés comme sujets français, puis comme autochtones français de statut coutumier; la religion, les mariages mixtes, les manières de vivre les rapprochent trop des autochtones véritables (minoritaires) pour qu’on ait tenu compte à cette occasion du détroit séparant la CFS de la péninsule arabique. Il eût été plus facile et plus significatif de considérer comme non-originares les éthiopiens de souche non somalie, pourtant limitrophes, mais bien diversifiés par leur religion, leur manière de vivre et leur sens national.

L’assimilation aux autochtones des Arabes, natifs de Djibouti, ou venus d’Aden ou du Yémen, a entraîné celle des Indiens musulmans (de souche pakistanaise ou non), ressortissants britannique (british subjects) ou français de statut autochtone, presque totalement assimilés à la communauté arabe, sauf dans le cas très rare où des Indiens musulmans pouvaient se réclamer de la nationalité pakistanaise. Par contre, les “hindous” (ressortissants ou non de l’Union indienne), absolument distincts des précédents, ont été dénombrés parmi les non-originares.

Le cas des Soudanais (au sens ethnique large : de Dakar à Asmara) était théoriquement plus complexe. Répandus à travers toute l’Afrique Orientale et même l’Arabie, ils ont fait souche partout, formant une catégorie nouvelle d’autochtones assimilés par la religion et la manière de vivre, ne se distinguant que par les caractères anthropologiques. Ils n’ont été appelés à être recensés parmi les non originaires que, comme dans le cas précédent, s’ils pouvaient se réclamer d’un territoire français ou étranger non-limitrophe (titulaires du passeport du Tchad, du Niger, du Soudan Anglo-Egyptien, etc.). Par contre les militaires aefiens et aofiens, nettement distincts du fait de leur statut, ont été recensés parmi les non-originares»⁵⁹.

Cette longue citation met bien en évidence les problèmes qui se posent à un administrateur colonial confronté aux contradictions de l’assignation, même s’il n’en remet pas en cause le fondement. Durant les années 1960, l’administration ne parvient pas à se dépêtrer de ces questions insolubles, pressée par la contrainte politique et l’urgence de la gestion quotidienne.

La mission Magendie (1970-1972)

Depuis 1968, le président du Conseil de gouvernement, Ali Aref, demandait la réalisation d’un recensement des habitants du territoire, que les autorités françaises estiment inopportun, craignant peut-être qu’il «ne fasse apparaître la prédominance des Afars moins marquée qu’elle n’a été tenue jusqu’alors». En effet, pour la direction des Affaires politiques du ministère des DOM-TOM, «seuls les

⁵⁹ ANOM, 3F2 Démographie, «Recensements quinquénaux des non-autochtones», *Compte-rendu d’exécution*, par le commandant de cercle de Djibouti (P. Roser), 28/1/1957, pp. 7-8

*Afars qui redoutent la domination éthiopienne et la domination somalie peuvent être des partisans sincères de la présence française»*⁶⁰.

A la recherche d'une solution à ces questions, le gouvernement français décide en 1970 l'envoi d'une «mission d'identification» chargée d'une «enquête socio-démographique» au TFAI. Elle est préparée par le commandant Frison-Roche⁶¹, mais il est ensuite récusé par Ali Aref⁶² et remplacé sur le terrain par le général de réserve et ancien député de la CFS, Magendie, sans doute sur proposition de Jacques Foccart. Cette mission, finalement composée de trois officiers et quatre sous-officiers des troupes de Marine, est financée à 70% par le ministère de la Défense⁶³. Elle procède à des opérations d'identification des autochtones entre le 2 décembre 1970 et le 31 décembre 1972⁶⁴, commençant par l'intérieur du territoire où se retrouvent *«plus facilement les souches originelles des aborigènes»* avant de se consacrer à Djibouti *«où, pour des causes historiques et économiques, la situation est particulièrement confuse»*⁶⁵. Les instructions données à la mission en août 1970 par le ministère des DOM-TOM précisent :

*«Il ne s'agit en aucun cas d'une opération de recensement, mais d'un travail préparatoire d'identification nécessaire à la mise en place complète et effective (...) de l'état-civil en TFAI (...); à une échéance plus lointaine interviendra l'application en bonne connaissance de cause des règles régissant la nationalité à chacune des personnes identifiées»*⁶⁶.

Finalement, après plus d'un an de dénombrement et d'identification de la population, la mission termine officiellement sa tâche fin décembre 1972, lorsque les financements s'arrêtent. Mais certains de ses membres restent à Djibouti pour continuer le travail. La commission avait d'ailleurs déjà commencé la phase suivante de la tâche, l'exploitation pratique des données recueillies et la distribution des identités :

*«Dès le 1^{er} juin 1972, à la demande de M. le Haut-Commissaire de la République, une première exploitation des travaux de la mission fut entreprise sous la forme d'un examen de plus de 3000 dossiers de demande de jugements supplétifs d'acte de naissance (JSAN) demeurés en souffrance depuis cinq ans parfois dans les Cercles»*⁶⁷.

De même, certains membres de la mission participent, à partir de novembre 1972, à la distribution de «cartes de circulation», qui permettaient de protéger leurs titulaires contre l'expulsion, sans en faire des citoyens.

La mission laisse derrière elle un énorme fichier de 120 000 items, qui recense près de 170 000 personnes, enfants compris. Selon l'inspecteur Jacques Robert⁶⁸, 80 000 de ces fiches sont «opérationnelles», c'est-à-dire que l'on peut en déduire la nationalité de la personne, et il en reste 40 000 à traiter. C'est à partir de

⁶⁰ Rapport Magendie, 16/2/1973, cité, p. 2.

⁶¹ Qui s'occupe d'un «groupe d'experts» à Paris, composé de l'amiral Labrousse, de M. Beaux (ancien chef de cabinet du gouverneur), du chef d'escadron Bertin et du colonel de réserve Chedeville.

⁶² Il reproche à Frison-Roche son comportement durant les événements d'août 1966, durant lesquels il était chef du «Bureau d'études» de la CFS.

⁶³ Magendie est rémunéré sur le budget local, *«le contrôle financier local étant beaucoup moins strict que celui de la rue Oudinot»* (CAC 940163/28).

⁶⁴ Le rapport de la mission par le général Magendie, du 16/2/1973, a été établi en cinq exemplaires. On en trouve un dans les «papiers Bertin» (ANOM, PA351), un dans CAC 940163/28, un enfin dans CAC 940163/78, accompagné d'une note d'un conseiller technique du ministre, C. Silberzahn, qui indique que *«la diffusion de ce rapport [lui] paraît impossible en raison de la mise en cause fréquente du Président du Conseil de Gouvernement, M. Ali Aref Bourhan»*.

⁶⁵ Rapport Magendie, 16/2/1973, cité, p. 10.

⁶⁶ Rapport Magendie, 16/2/1973, cité, p. 4.

⁶⁷ Rapport Magendie, 16/2/1973, cité, p. 21.

⁶⁸ ANOM, Contrôle 819, «Conditions d'application de la loi du 2 juin 1972 sur l'Etat-civil dans le TFAI», 11/9/1972.

cette masse documentaire que la mission peut proposer une description de la population du territoire, résumée dans les tableaux ci-dessous. L'ensemble de ce fichier, réactualisé jusqu'à l'indépendance, a été laissé aux autorités djiboutiennes en 1977. Nous ne savons pas s'il est encore utilisé.

	Afars	Issas	Somalis	Arabes, divers	Total
Obock	6 896				6 896
Tadjoura	11 371				11 371
Dikhil	11 272	4 924			16 196
Ali Sabieh		7 361			7 361
Djibouti	5 932	19 390	19 231	8 773	53 326
	35 471	31 675	19 231	8 773	95 150

Répartition par cercle des autochtones de plus de 15 ans identifiés par la mission Magendie ⁶⁹

	Intérieur	Djibouti	Total	dont français
Afars	50 000	8 500	58 500 35,78%	53 000 48,67%
Arabes	500	12 000	12 500 7,65%	6 500 5,97%
Issas	28 000	27 500	55 500 33,94%	33 000 30,30%
Somalis	2 500	31 500	34 000 20,80%	16 000 14,69%
Divers		3 000	3 000 1,83%	400 0,37%
Autochtones	81 000	82 500	163 500 100%	108 900 100%

Estimation et répartition de la population autochtone du TFAI en 1972 par la mission Magendie ⁷⁰

Quelle que soit la réalité derrière ces chiffres, ils sont intéressants de par leur volonté de s'ériger en vérité «objective», alors qu'ils confortent les *a priori* comme le montre bien une remarque d'Edmond Magendie :

«Ce n'est pas sans un profond soulagement que le chef de mission a pris acte du fait qu'au terme des travaux de la mission conduits en toute objectivité et sans idée préconçue (...) le bilan des estimations présentées ici corrobore les résultats du Référendum de mars 1967. En apportant en effet l'appoint des suffrages européens à ceux des Afars et des Arabes, partisans convaincus de la présence française, les 60% de réponses affirmatives se retrouvent» ⁷¹.

Définir les individus : état-civil et statut personnel

En Côte française des Somalis, le statut de l'indigénat ⁷² n'est semble-t-il pas appliqué dans ses aspects les plus extrêmes, en particulier le travail forcé. Le travail salarié sur les chantiers de génie civil, en particulier la construction des routes à partir des années 1930, sera utilisé par l'administration comme instrument de régulation sociale. Il permet d'assurer un revenu aux populations autochtones de l'intérieur

⁶⁹ D'après CAC, 940163/78, fiche synthétique du cabinet militaire du ministère des DOM-TOM, 22/2/1973, qui incorpore au tableau de la page 11 du rapport Magendie, 3001 Afars identifiés en fin de mission à Obock et Tadjoura, et répartis «proportionnellement» entre les cercles de Dikhil, Obock et Tadjoura.

⁷⁰ Rapport Magendie, 16/2/1973, cité, p. 14. Le tableau est corrigé car il indique un total de 109 000 Français. Selon ces chiffres, les Français représentent exactement les deux-tiers (66,6%) de la population autochtone du territoire.

⁷¹ Rapport Magendie, 16/2/1973, cité, note 1, p. 14.

⁷² Les premières peines prononcées par l'administration et spécifiques aux indigènes sont instituées en Algérie à partir de 1834 : «l'internement (...), le séquestre de biens y compris collectif (...), l'amende, qui peut, là aussi, être collective» (Merle (Isabelle) [2005]). Après plusieurs extensions, elles sont codifiées à partir de 1881 (Weil (Patrick) [2002], p. 233), puis le principe est généralisé progressivement à l'ensemble des colonies à partir de 1887.

et par conséquent de limiter la distribution de subsides lors des périodes de pénurie alimentaire. En revanche, des punitions collectives sont fréquemment appliquées.

Jusqu'à l'indépendance coexistent différents statuts civils, qui se formalisent et évoluent au fil des années. Le statut «métropolitain» s'applique aux Français, fonctionnaires ou non, et aux «Européens et assimilés». Il concerne formellement principalement l'état civil (enregistrement des naissances et des décès, règles applicables au mariage), l'héritage et les règles patrimoniales, et plus généralement les principes de la justice civile. De façon non écrite, il implique la participation à la vie sociale «européenne» et des relations particulières avec l'administration.

Le reste de la population est régi jusqu'à la Seconde Guerre mondiale par le statut de l'indigénat, constitué de règles civiles et pénales. Ses aspects pénaux sont supprimés le 7 mars 1944, et il est complètement aboli par un décret du 22 décembre 1945⁷³. Mais les divers statuts civils sont maintenus, en particulier les règles patrimoniales, de mariage et d'état civil. Patrick Weil a montré que le statut «musulman» n'est pas religieux mais «politico-ethnique»⁷⁴. Cependant son application étant donc différente pour chaque communauté, leur identification, puis celle des individus qui s'y rattachent, est une des tâches importantes des administrateurs. Ainsi cette description de la population de la ville de Djibouti en 1935 :

*«La population de Djibouti est nettement hétérogène et étrangère. Il n'y a que très peu d'autochtones, presque tous sont originaires du Somaliland britannique, de l'Ethiopie, du Yémen ou du Hedjaz : Somalis, Issas, Arabes et Israélites. Les seuls aborigènes du pays sont les Issas Ourouéa - Orona - Dabbah - rer Yaroun - encore faut-il faire des réserves sur les deux dernières tribus dont l'émigration est récente»*⁷⁵.

Ce texte montre en même temps une volonté de définir les habitants en fonctions de critères nationaux et les problèmes que pose cette assignation. En effet, comment qualifier «l'émigration récente» d'un groupe nomade sur un territoire en fait inconnu ? Les musulmans, de statut civil non-européen, sont soumis au tribunal du cadî pour les conflits patrimoniaux. De même, les règles de droit civil du droit musulman leur sont appliquées (mariage, succession, état civil...). Les juifs, originaires du Yémen (c'est à dire des ports occidentaux de la péninsule arabique ou des villes de l'intérieur) sont peu nombreux. Il y a également une communauté indienne, ainsi que des sujets d'autres colonies françaises (tirailleurs sénégalais et fonctionnaires civils malgaches principalement).

Notre propos n'est pas d'étudier le statut général de l'indigénat en Côte française des Somalis, mais un de ses aspects : l'état civil. C'est l'outil technique qui permet d'identifier des individus et non des groupes, et de tirer une conclusion pratique à la réalisation frontalière : créer des ressortissants sur une base territoriale. La fonction de l'état civil est la constatation et l'enregistrement des événements constitutifs de l'individu : naissances, mariages et décès, permettant à chacun d'obtenir la preuve de son existence, de sa filiation et de son statut familial.

⁷³ Merle (Isabelle) [2005].

⁷⁴ Weil (Patrick) [2002], p. 235. Un arrêt de la Cour d'Appel d'Alger de 1903 montre que l'on peut être de religion chrétienne et de statut civil musulman.

⁷⁵ ANOM, 4E6/2 - Cercle de Djibouti, Rapports 1932-1951, rapport du 10/9/1935.

Le 25 mars 1935, est créé un état civil indigène ⁷⁶ dans le cercle de Djibouti uniquement; les cercles de l'intérieur tiennent des registres temporaires qui sont gérés par Djibouti. Ce n'est que par un arrêté du 31 mars 1951 qu'il «*est institué aux chefs-lieux des circonscriptions administratives qui sont respectivement : Djibouti, Ali-Sabieh, Dikhil, Tadjourah, un centre d'état-civil coutumier*».

Un décret du 22 janvier 1936 crée un troisième état civil, pour «*certaines étrangers asiatiques ou africains qui (...) possèdent un statut spécial, coranique ou moosaïque par exemple, dont les principes sont incompatibles avec les dispositions du code civil (...) [et les] coutumes locales*» ⁷⁷. Sont concernés en particulier les Ethiopiens chrétiens et les sujets britanniques (originaires d'Inde ou du Yémen). Cependant la plupart des Yéménites musulmans nés en CFS se font inscrire sur l'état civil indigène, ce qui leur permet l'embauche sur les navires des Messageries Maritimes, réservée aux Français ⁷⁸.

Pour pallier l'absence d'état civil, une procédure de jugements supplétifs d'actes de naissance (JSAN) est mise en place, à partir de 1935 en théorie, à la fin des années 1940 en réalité. Par cette procédure, un tribunal crée un acte d'état civil constatant un événement non inscrit lors de sa survenue, s'il était de la responsabilité territoriale des autorités coloniales françaises, c'est-à-dire si l'événement (naissance, mariage ou décès) s'est déroulé sur le territoire de la CFS. Il s'agit d'une démarche souvent lourde, plus difficile à réaliser que l'obtention d'une carte d'identité par le biais de la «Commission de recensement» instituée en 1951 ⁷⁹ (voir *supra* pp. 333-338).

Après la Seconde Guerre mondiale, c'est le tribunal indigène de premier degré, présidé par un fonctionnaire nommé par le gouverneur – ou le commandant de cercle hors de Djibouti – qui est chargé de la délivrance de ces actes. Entre 1945 et 1949, 707 jugements supplétifs sont délivrés selon cette procédure en CFS ⁸⁰. En 1949, le président du tribunal de Djibouti demande si quelqu'un «*se disant né à Cheik Saïd en 1906*» peut en obtenir un ⁸¹. En janvier 1950, le responsable du tribunal de 1^{er} degré d'Ali Sabieh – qui est aussi le commandant du Cercle – ayant reçu de nombreuses demandes de JSAN, interroge sa hiérarchie sur les modalités précises de la délivrance de ces actes et les effets qu'ils produisent ⁸². Il reçoit des instructions du gouverneur Siriex mais, en 1951, beaucoup des actes qu'il a délivrés sont annulés pour vice de forme par le procureur de Djibouti et la procédure est bloquée ⁸³.

Dans les institutions mises en place par la loi-cadre de 1956 ⁸⁴, le «statut civil coutumier» est placé sous l'administration des instances locales. Au début des années 1960, le ministère adresse des instructions détaillées au gouverneur sur la question de l'état civil :

⁷⁶ Il existe un état-civil pour les militaires indigènes et leur famille depuis 1919, et pour les chrétiens depuis 1924 (arrêté du 21/3/1921). Les Européens sont toujours régis par l'état-civil de droit commun. En 1949, la FOM étudie un «statut monogamique» pour les indigènes «auxquels le statut civil français n'est pas applicable» (ANOM, 6G2, «Ali Sabieh, courrier, 1950-1960», lettre du 15/11/1949), mais il semble que ce projet reste sans suite.

⁷⁷ Rapport au Président de la République, 22/1/1936, ANOM, Affaires politiques 697.

⁷⁸ CAC 940163/28, étude du «Service d'Etat de la population», 7/1974.

⁷⁹ ANOM, 3F2 Démographie, Note du commandant du cercle de Djibouti (Bouchet) au gouverneur, 21/2/1955.

⁸⁰ ANOM, Contrôle 813, rapport 19/9/1949.

⁸¹ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950», lettre du 13/6/1949, mal classée visiblement.

⁸² ANOM, 1E2/1-5, «Bureau d'étude, correspondance - 1946-1950», lettre de Kreher au gouverneur du 23/1/1950.

⁸³ ANOM, 1E2/1-5, «Rapports, 1931-1954», rapport du 2^e trimestre 1951, lieutenant d'Escienne, 30/6/1951.

⁸⁴ Promulguée en CFS le 23/6/1956. Le Conseil représentatif devient l'Assemblée territoriale le 14/4/1957.

«Parmi les problèmes (...) qui se posent à votre Territoire, celui des étrangers somalis vivant à Djibouti est l'un des plus délicats et des plus actuels. (...) Comment arriver à n'avoir plus à Djibouti et en CFS d'autres étrangers que ceux que des voyages d'affaires, de familles, de tourisme enfin amènent normalement dans un pays ? Pouvons-nous résoudre brutalement ce problème par l'expulsion de tous les indésirables ? Je ne le crois pas». Le ministre propose alors :

*«1° - Procéder au recensement général de la population du territoire;
2° - En parfait synchronisme, mettre en place un état civil définitif»* ⁸⁵.

En 1961, le gouverneur Compain explique les difficultés qu'il rencontre à mettre en œuvre ces directives, en particulier en matière d'état civil. Il montre accessoirement la soumission des autorités judiciaires aux besoins de l'administration coloniale en CFS :

«de nombreux étrangers peuvent se faire délivrer des jugements supplétifs de naissance en faisant attester par 7 témoins (...) qu'il sont bien nés en Côte française des Somalis. Depuis mon arrivée, j'ai fait bloquer des centaines de dossiers dans les Tribunaux» ⁸⁶.

En 1966, le haut-commissaire signale que les Issas de l'intérieur sont satisfaits *«de la reprise de la distribution des cartes d'identité et des jugements supplétifs»* ⁸⁷. En 1967, le nouveau statut du territoire transfère la compétence d'état-civil à l'administration d'Etat, donc à la justice ordinaire, mais selon un rapport de renseignement de 1969, l'outil est perverti et soumis aux volontés des politiques :

«Par le jeu des interventions des autorités territoriales, il s'avère que l'Afar obtient rapidement son jugement supplétif d'acte de naissance alors que l'Issa ne l'obtient jamais ou très rarement» ⁸⁸.

Les «autorités territoriales» ne sont pas les représentants de l'Etat, mais le gouvernement élu de la colonie, à cette époque sous la direction d'Ali Aref, aux volontés duquel se plierait l'administration d'Etat. Le jugement supplétif d'acte de naissance est alors l'outil de base du contrôle politique du territoire et particulièrement du corps électoral.

La loi du 2 juin 1972 ⁸⁹, applicable au 1^{er} janvier 1973, à la fin de la mission Magendie (voir *supra* p. 338), réorganise l'Etat-civil au TFAI. Elle rend les *«tribunaux de l'ordre judiciaire (...) seuls compétents pour connaître des requêtes relatives à l'établissement, à la rectification et à l'annulation des actes de l'état civil»* (art. 2), c'est-à-dire pour la délivrance des jugements supplétifs.

Mais aucun texte n'impose alors au TFAI la présentation d'un acte de naissance pour la délivrance d'une carte d'identité ⁹⁰. C'est pourquoi l'administration décide de *«délivrer[r] une carte d'identité reconnaissant cette nationalité [française] sur le fondement des travaux de la mission d'identification»* de Magendie ⁹¹. Une note de C. Silberzahn, conseiller technique au ministère FOM, montre bien qu'il s'agit d'appliquer la définition de la population élaborée par la mission Magendie dans un premier temps, puis

«Une fois le travail précédent terminé, pourrait être pris un décret ou un arrêté du Haut-Commissaire précisant les pièces nécessaires à l'établissement de cette carte [CNI], parmi lesquelles figurerait l'acte de naissance ou le jugement supplétif d'acte de naissance» ⁹².

⁸⁵ CAC, 940163/79, lettre du 29/8/1960.

⁸⁶ CAC, 970163/79, lettre du gouverneur au ministère des DOM-TOM, 28/2/1961, p. 5.

⁸⁷ ANOM, 3E3/1, lettre de Louis Saget au ministère des DOM-TOM, 8/11/1966.

⁸⁸ CAC, 940163/75, «CR Comité de Coordination du renseignement 1968-1975», rapport du 10/10/1969.

⁸⁹ Loi n° 72-458, JO du 4 juin 1972, pp. 5619-5620.

⁹⁰ CAC, 910163/78, télégramme du haut-commissaire au secrétariat d'Etat aux DOM-TOM, 14/2/1973.

⁹¹ CAC, 910163/78, lettre du secrétaire d'Etat aux DOM-TOM au haut-commissaire, 21/3/1973.

⁹² CAC, 910163/78, note de C. Silberzahn, sans date, accompagnant la lettre du 21/3/1973, citée.

Le Conseil d'Etat, consulté, approuve cette proposition, en se basant sur un arrêt du 13 mai 1955, selon lequel la délivrance de la carte nationale d'identité n'est qu'un constat, pas une décision. En conséquence, même si la présentation d'un jugement supplétif d'acte de naissance est souhaitable, elle ne s'impose pas à l'administration :

«La proposition (...) de délivrer une carte [d'identité française] aux personnes identifiées comme françaises par la mission Magendie ne pourrait se heurter à de sérieuses objections juridiques que s'il s'agissait de conférer, par le biais d'une procédure administrative, la nationalité française aux intéressés. Mais en réalité, il s'agit simplement de reconnaître qu'ils ont cette nationalité»⁹³.

Une nouvelle fois, le lien entre état civil, nationalité et citoyenneté apparaît clairement, ainsi que l'importance du rôle de l'intervention politique en ces domaines.

Attribuer une identité : la nationalité

En dehors des questions patrimoniales, la première conséquence du statut personnel est l'attribution de nationalité. Que la base de la nationalité soit le territoire ou la filiation, il s'agit de toute façon d'une application de principes juridiques dont la sphère pratique est délimitée par la frontière nationale. C'est l'évolution de ces règles juridiques, élaborées par les autorités législatives et réglementaires (principalement mais pas uniquement françaises) et appliquées à la Côte française des Somalis, au Territoire français des Afars et des Issas, puis à la République de Djibouti, que nous allons maintenant étudier.

Si «*c'est sous la Révolution que pour la première fois le Français est défini*»⁹⁴, le premier texte où se trouve le mot «nationalité» est voté en 1874. Depuis le Code civil de 1803, «*la nationalité est (...) un attribut de la personne, elle se transmet, comme le nom de famille, par la filiation*»⁹⁵ et non par la résidence ou la naissance sur le territoire. De nombreux débats, à partir de 1882, aboutissent le 26 juin 1889, à la première loi définissant la nationalité, avec un principe de base :

«Les enfants d'étrangers nés en France de parents nés à l'étranger sont Français à leur majorité, sauf s'ils déclinent leur nouvelle nationalité au moment de leur majorité. Les fils d'étrangers nés en France de parents eux-même nés en France (...) sont Français sans possibilité de décliner»⁹⁶.

Le principe général d'attribution de la nationalité française peut désormais s'énoncer ainsi : «est Français celle ou celui qui est né en France et dont un des parents est né en France», ce que l'on appelle le «double droit du sol» :

Cette loi est un «moment fondateur qui fixe et rationalise le droit de la nationalité en France jusqu'à nos jours, par cette combinaison de deux principes du sol et du sang». (...) A partir de la Première Guerre mondiale «avoir une nationalité est devenu pour un individu aussi vital que le nez au milieu de la figure.»⁹⁷

⁹³ CAC, 910163/78, note de Michel Gentot, conseiller d'Etat, 8/3/1973.

⁹⁴ Weil (Patrick) [2002], p. 10.

⁹⁵ Weil (Patrick) [2002], p. 37.

⁹⁶ Noiriel (Gérard), [1988], p. 83

⁹⁷ Noiriel (Gérard) [1998], p. 88 et 92.

«En procédant à un renversement complet dans l'usage qu'elle fait du critère de la résidence dans son lien à la naissance sur le territoire, la loi de 1889 crée l'usage républicain du droit du sol. Ce critère de la résidence était déjà sous l'Ancien Régime, très important : c'était le signe de l'allégeance au roi. (...) C'était le signe de l'allégeance personnelle pour le présent et pour le futur au roi de France. Avec la république, l'exigence de résidence présente et future se transforme en exigence de résidence passé. Le lien avec la nation ne résulte plus de l'allégeance personnelle au roi mais de l'éducation dans la société française»⁹⁸.

Cependant cette attribution spatiale de la nationalité française n'est pas appliquée sur l'ensemble du territoire français. Les populations colonisées – en particulier celles de l'Algérie dont les représentants au Parlement ont joué un rôle important lors de l'élaboration de la loi – n'en bénéficient pas :

«Cette corrélation entre socialisation et nationalité n'est cependant pas exempte de considération ethnique - en témoigne le fait que la loi, sur l'inspiration des représentants des colons, ne s'applique en Algérie, territoire français, qu'aux étrangers stricto sensu, c'est à dire aux Européens; l'entrée dans la pleine nationalité reste barrée aux indigènes musulmans d'Algérie, sujets français»⁹⁹.

Comme l'écrit Gérard Noiriel, avec la loi de 1889, *«au sein même de la citoyenneté une hiérarchie est constituée, avec des citoyens de "deuxième zone" : les "indigènes" des colonies, les naturalisés»*¹⁰⁰. En effet, les natifs non-Européens des colonies ont un statut légal inférieur à celui des étrangers dans les territoires français (métropole et colonies). Patrick Weil fait une analyse de la situation juridique des autochtones d'Algérie au regard du droit de la nationalité qui est pertinente pour l'ensemble des colonies françaises¹⁰¹ :

«En ce qui concerne les Algériens, on pourrait dire que, par leur nationalité, ils se rapprochent des étrangers sans en être tout à fait les égaux, et que, par leur statut personnel, ils leur sont inférieurs. Comme l'étranger arrivé récemment en Algérie, l'Algérien est soumis à la procédure de naturalisation pour devenir pleinement français; mais les descendants d'étrangers deviennent automatiquement français, tandis que les descendants de l'Algérien musulman, nés eux aussi en terre française, doivent toujours en passer par la naturalisation»¹⁰².

Evolution du droit de la nationalité en Côte française des Somalis

C'est dans ce cadre général que s'inscrit l'évolution du droit de la nationalité des autochtones de la Côte française des Somalis. Nous n'allons pas étudier les modalités générales d'accès à la nationalité française, qui demanderaient des développements éloignés de notre propos¹⁰³, mais évoquer principalement les conséquences des frontières sur la nationalité, en particulier le droit du sol ou *jus soli*.

⁹⁸ Weil (Patrick) [2002], p. 60. Les mots en romain sont en italique dans l'original.

⁹⁹ *op. cit.*, p. 61.

¹⁰⁰ Noiriel (Gérard) [1998], p. 311.

¹⁰¹ Sauf les Juifs d'Algérie (hors Mzab), «naturalisés» en 1870 ; les habitants des «quatre communes» du Sénégal, depuis 1833, et des cinq «comptoirs» de l'Inde, depuis 1848, obtiennent la pleine nationalité française par simple déclaration (Weil (Patrick) [2002]).

¹⁰² Weil (Patrick) [2002], p. 238.

¹⁰³ CAC 940163/28 contient une étude, non signée, du «Service d'Etat de la population» de juillet 1974, qui en 47+2 pages fait un point assez complet sur les modalités et les procédures d'acquisition de la nationalité au TFAI. Destinée probablement aux fonctionnaires chargés du traitement des demandes, c'est un «guide pratique» de la question.

Jusqu'en 1937, «aucune réglementation ne définit les conditions d'attribution de la nationalité française aux autochtones»¹⁰⁴, c'est donc la règle jurisprudentielle qui s'applique : «Etre né en CFS de parents qui y sont eux-mêmes nés ou qui y résidaient au moment de l'acte d'annexion (20 mai 1896)»¹⁰⁵.

Le premier texte réglementaire sur cette question est un décret signé par le président de la République le 16 juin 1937¹⁰⁶, qui prévoit que «l'indigène né à la Côte française des Somalis est sujet français» (art. 1^{er}). Comme les mineurs suivent les évolutions de nationalité de leurs parents jusqu'à leur majorité, alors fixée à 21 ans, ce décret concerne donc les personnes nées à partir du 17 juin 1916. Le reste du texte précise les conditions d'accession à la «citoyenneté» française pour les «sujets»¹⁰⁷.

La loi du 7 mai 1946¹⁰⁸, confère «la citoyenneté à tous les autochtones des TOM les soumettant de ce fait à la législation de droit commun concernant la nationalité. Toutefois, le Code de Nationalité (Ord. du 19 octobre 1945) n'ayant pas été immédiatement étendu Outre-Mer, c'est la législation antérieure (...) qui fut appliquée aux autochtones»¹⁰⁹, c'est-à-dire le décret du 5 novembre 1928. De l'application de ces deux textes, résulte que sont Françaises les personnes nées à partir du 7 mai 1925 (mineures de 21 ans à la date du 7 mai 1946) qui remplissent au moins l'une des conditions suivantes (telles que prévues par le décret de 1928) :

- avoir un parent Français,
- être né en France ou aux colonies d'un parent né en France ou aux colonies,
- être né en France ou aux colonies de parents inconnus,
- être né en France ou aux colonies de parents étrangers, et y être domicilié entre 16 et 21 ans.

Pour être Français, un autochtone de la Côte française des Somalis doit alors le plus souvent prouver qu'un de ses parents est soit né sur le territoire après 1896, soit y résidait à cette date, et qu'il est lui-même né sur le territoire de la colonie. Si l'on se souvient que les frontières du territoire de la CFS n'étaient alors pas définies, qu'un embryon d'état-civil «indigène» n'est élaboré qu'à partir de 1935, et qu'une partie importante de la population est nomade, parcourant des espaces soumis à plusieurs souverainetés, on imagine la difficulté de la tâche.

C'est alors qu'interviennent les «jugements supplétifs» qui permettent de combler les lacunes de l'état civil par un acte judiciaire constatant *a posteriori* les événements survenus, en particulier les naissances (voir *supra* p. 342).

¹⁰⁴ ANOM, Contrôle 816, mission Carle, rapport 4 «Les conditions d'acquisition de la nationalité française en Côte française des Somalis», 15/5/1961, p. 3.

¹⁰⁵ ANOM, Contrôle 818, rapport de Jacques Robert, «Rapport sur l'Etat-civil, la nationalité, le contrôle des étrangers, et certains aspects du contact entre l'administration et les populations en Côte française des Somalis», 4/1/1967, tableau récapitulatif p. 11. La date de 1896 est celle du décret de création de la CFS.

¹⁰⁶ JO du 18/6/1937, p. 6816. Il est promulgué en CFS le 10/7/1937, mais sa date d'application est bien au 16 juin.

¹⁰⁷ Il détaille la façon dont les hommes peuvent devenir citoyens, en précisant que leur femme et leurs enfants mineurs le deviennent en même temps qu'eux. La demande de la femme autochtone n'est pas envisagée, donc impossible.

¹⁰⁸ Loi n° 46-940, JO du 8/5/1946, p. 3888.

¹⁰⁹ ANOM, Contrôle 818, rapport de Jacques Robert cité, tableau récapitulatif p. 11.

Le 24 février 1953, un décret ¹¹⁰ rend applicable aux colonies le Code de la nationalité promulgué par l'ordonnance du 19 octobre 1945 ¹¹¹. En CFS, il concerne donc les personnes nées après le 1^{er} juillet 1932 (mineures à la date de sa promulgation dans la colonie). Il supprime la quatrième possibilité du décret de 1928 et ajoute une disposition particulière du code de 1945 : à compter de sa promulgation, une étrangère qui épouse un Français acquiert la nationalité française, sauf à demander expressément le contraire avant le mariage ¹¹². Cette disposition sera supprimée par la loi du 9 janvier 1973, remplacée par la possibilité pour le conjoint d'un Français d'obtenir la nationalité française par déclaration, quel que soit son sexe.

L'application pratique de toute cette législation est délicate, les risques d'erreur sont importants. En 1961, l'inspecteur Carle, dans un rapport sur les questions de nationalité en CFS, estime qu'il est nécessaire, en plus, de prendre en compte les réalités locales :

«La législation relative à la nationalité et la réglementation relative à l'Etat-civil doivent être adaptées à la situation particulière de la Côte française des Somalis, afin de lui permettre de faire face aux menaces que font peser sur son intégrité l'afflux incessant de ressortissants étrangers» ¹¹³.

Il propose finalement une solution maximale : la suppression de l'ensemble des cas d'attribution automatique de la nationalité par *jus soli*, naissance, résidence ou déclaration. Cela signifie soumettre toutes les demandes de nationalité à l'appréciation des autorités administratives et politiques. Il est soutenu dans ce projet par le gouverneur, qui écrit en février 1961 qu'«il conviendrait d'étendre au Territoire les dispositions restrictives de l'article 2 du décret du 24 Février 1953 applicables aux autres Territoires d'Outre-Mer» ¹¹⁴.

Si ces propositions ne sont pas complètement suivies, le 8 juillet 1963 une loi ¹¹⁵ étend à la Côte française des Somalis les dispositions de l'article 2 du décret de 1953. Elle limite l'accès à la nationalité française «aux personnes dont l'un des parents au moins avait déjà la nationalité française» (art. 2) ¹¹⁶. Pour être Français, il faut alors être descendant de Français, de par l'application de la loi en vigueur au moment de

¹¹⁰ Décret n° 53-161, JO du 27/2/1953, p. 1984.

¹¹¹ Le Dictionnaire permanent - Droit des étrangers, Editions législatives, Paris, mise à jour 1/3/2007, p. 104, résume ainsi ses dispositions :

«Est Français de naissance, quel que soit le lieu de sa naissance :

- l'enfant légitime dont le père est Français, ou celui dont la mère est Française et dont le père est soit sans nationalité, soit de nationalité inconnue;

- l'enfant naturel dont le parent à l'égard duquel la filiation a été établie en second lieu, est Français, si l'autre parent n'a pas de nationalité ou est de nationalité inconnue;

- l'enfant légitime né d'une mère française et d'un père de nationalité étrangère, ou l'enfant naturel dont le parent à l'égard duquel la nationalité a été établie en second lieu est Français, si l'autre parent est étranger;

Est Français en raison de la naissance en France :

- l'enfant né en France de parents inconnus, ou le nouveau-né trouvé en France

- l'enfant légitime ou naturel né en France, dont l'un des parents y est lui-même né».

¹¹² Jusqu'en 1927, la Française qui épousait un étranger perdait automatiquement et immédiatement sa nationalité.

¹¹³ ANOM, Contrôle 816, Mission Carle, rapport 4, 15/5/1961, p. 29.

¹¹⁴ CAC, 940163/79, lettre au ministère DOM-TOM, 28/2/1961, citée, p. 5.

¹¹⁵ Loi n° 63-644, JO du 9/7/1963, p. 6131, promulguée en CFS par un arrêté du 19/7/1963, publié le 31/7/1963. Elle est donc applicable au 1^{er} août 1963.

¹¹⁶ Le décret de 1953 le prévoyait déjà pour Madagascar, la Nouvelle-Calédonie, l'Océanie et les Comores, reprenant une législation antérieure. A partir de 1963 ce sont tous les TOM sauf Saint-Pierre et Miquelon (c'est-à-dire : Nouvelle-Calédonie, Comores, Polynésie, CFS et Wallis et Futuna) qui sont concernés par cette disposition.

sa naissance ou avant sa majorité. Ce n'est plus le territoire, et sa frontière, qui crée la nationalité. Elle dépend de la seule filiation : le «droit du sang» ou *jus sanguinis*. La nationalité devient un héritage.

L'inspecteur Jacques Robert fait une synthèse de la situation en 1967 :

«Jusqu'à la promulgation du Code de la Nationalité (Ord. du 19.10.45 étendue aux TOM par décret du 24.2.53) on constate une prédominance des conditions tirées du jus soli. C'est la naissance en CFS du requérant ou d'au moins de ses ascendants qui constitue la preuve fondamentale de sa qualité de français.

Le Code de la nationalité élargit, ensuite, la part du jus sanguinis, mais laisse à la naissance dans le Territoire une place privilégiée.

Au contraire, la loi du 8 juillet 1963 qui a modifié le Code pour les seuls territoires d'outre-mer (sauf St-Pierre et Miquelon) écarte définitivement le jus soli, et par conséquent la naissance en CFS, pour ne plus retenir que la filiation et le jus sanguinis.

On ne peut plus, dans ces territoires, se faire reconnaître la qualité de français que si l'on est né d'un français»¹¹⁷.

Les diverses étapes chronologiques des conditions de l'acquisition de la nationalité française de par la naissance en CFS sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Date de naissance	Texte applicable et principales modalités
avant le 16 juin 1916	Jurisprudence : être né en CFS de parents qui y sont eux-mêmes nés ou qui y résidaient au moment de l'acte d'annexion.
du 17 juin 1916 au 6 mai 1925	Décret du 16 juin 1937 : l'indigène né à la Côte française des Somalis est sujet français.
du 7 mai 1925 au 1 ^{er} juillet 1932	Décret du 5 novembre 1928 : les autochtones nés de parents eux-même nés sur le territoire de la colonie (double jus soli) ou de parents y résidant au moment de l'acte d'annexion.
du 2 juillet 1932 au 31 juillet 1942	Code de la nationalité du 19 octobre 1945 (décret du 24 février 1953) : double droit du sol.
à partir du 1 ^{er} août 1942	Loi du 8 juillet 1963 : avoir un parent français.

Modalités d'accès à la nationalité française en CFS par les autochtones de par la naissance sur le territoire, jusqu'en 1976

L'évolution suivante est la modification du code de la nationalité par la loi du 9 janvier 1973¹¹⁸. Elle n'a pas de conséquences particulières sur le double droit du sol, qui n'est pas rétabli au TFAI, et nous avons déjà évoqué la modification qu'elle introduit sur les conséquences du mariage, modification qui n'est pas liée aux frontières. Enfin, le 19 juillet 1976¹¹⁹, dans un revirement radical et pour solder la question de la nationalité avant l'indépendance, les effets de la loi de 1963 sont annulés, le double droit du sol est rétabli :

«Les personnes nées depuis le 1^{er} août 1942 qui en l'absence des dispositions de la loi n° 63-644 du 8 juillet 1963 auraient été ou auraient pu devenir françaises par application des articles 23, 24, 44 et 52 du code de la nationalité française, pourront réclamer cette nationalité» (art. 2).

¹¹⁷ ANOM, Contrôle 818, rapport de Jacques Robert cité, p. 10 et 12.

¹¹⁸ Loi 73-42, JO du 10/1/973, pp. 467-473.

¹¹⁹ Loi 76-662, JO du 20/7/1976, p. 4320.

Le territoire en revient donc en matière de nationalité, avec effet rétroactif, à la situation du décret de 1953, hors les modifications de la loi de 1973 sur les conséquences du mariage.

Application du droit de la nationalité en CFS et au TFAI

A partir de 1960, la question de l'application des lois sur la nationalité prend une tournure éminemment coercitive ¹²⁰. La mise en œuvre des textes passe par des procédures administratives aux visées explicitement politiques, liées à l'état civil, que nous avons évoquées. En fonction de leur origine, constatée ou supposée, les habitants se voient reconnaître ou non la nationalité française. En particulier, la question des «originaires» du territoire fait l'objet d'un traitement spécial, expliqué par l'étude de juillet 1974, qui fait le lien entre la création frontalière, la situation «ethnique» et la nationalité :

«Ce terme [originaire] désigne non pas toutes les personnes dites autochtones, ni même tous les Afars et les Issas, mais, en principe, seulement ceux des membres de ces deux ethnies dont les ascendants avaient été appréhendés par les traités de prise de possession signés par les Chefs Afars ou Issas, et sous réserve des traités internationaux intervenus par la suite, et qui ont eu pour effet, d'une part, de partager le pays issa avec l'Ethiopie et l'ex-Somaliland britannique, d'autre part de déterminer, par rapport à l'Ethiopie et l'Erythrée (alors italienne) la portion du territoire afar reconnue à la souveraineté française.

En désignant le territoire comme étant celui des Afars et des Issas, la loi du 3 juillet 1967 a confirmé, s'il en était besoin, la portée restrictive de la notion d'originaire qui ne peut donc, en tant que fondement de la nationalité, s'appliquer qu'aux Afars et aux Issas, mais non bien sûr à tous les Afars et à tous les Issas, dont l'aire naturelle reste dans sa plus grande partie en territoire étranger» ¹²¹.

La documentation consultée ne permet pas d'élaborer une série statistique cohérente des délivrances de documents d'identité français en CFS puis au TFAI après la Seconde Guerre mondiale ¹²². Cependant nous pouvons mesurer leur conséquence à travers les variations du corps électoral à partir de 1956 et l'instauration du suffrage universel ¹²³.

La loi de juillet 1976 entraîne une vague de «francisation» ¹²⁴ qui prend fin le 31 janvier 1977. Une note de février 1977 nous en donne les résultats : alors que 40 296 cartes d'identités françaises avaient été délivrées avant le 31 décembre 1975, 52 930 le sont entre le 1^{er} janvier 1976 et le 31 janvier 1977 :

«Les efforts dans la distribution de 1976 ont porté sur le rattrapage du retard pris par les Issas depuis quelques années dans la reconnaissance de la nationalité française, sans négliger pour autant les Afars. (...)

Cette affaire a été conduite dans la justice et la mesure. Elle a fait une certaine unanimité contre elle, ce qui est la preuve qu'elle n'a avantagé aucune des ethnies du territoire par rapport aux autres» ¹²⁵.

¹²⁰ CAC, 940163/28, note de 7/1974, citée : «vers 1960 (...) on commence à rechercher, à Djibouti au moins, toutes les interprétations négatives possibles de la législation disponible» (p. 8).

¹²¹ CAC 940163/28, étude de 7/1974, citée.

¹²² Les archives du «Service d'Etat de la population» n'ont pas été ramenées en France à l'indépendance de Djibouti, probablement car le nouvel Etat en avait besoin pour identifier ses ressortissants (voir *infra*). Des éléments partiels se trouvent dans les rapports d'inspection, en particulier celui de Debay du 16/9/1949 (ANOM, Contrôle 813), celui de Carle du 15/5/1961 (ANOM, Contrôle 816) et ceux de Jacques Robert, du 4/1/1967 (ANOM, Contrôle 818) et du 30/5/1974 (ANOM, Contrôle 819).

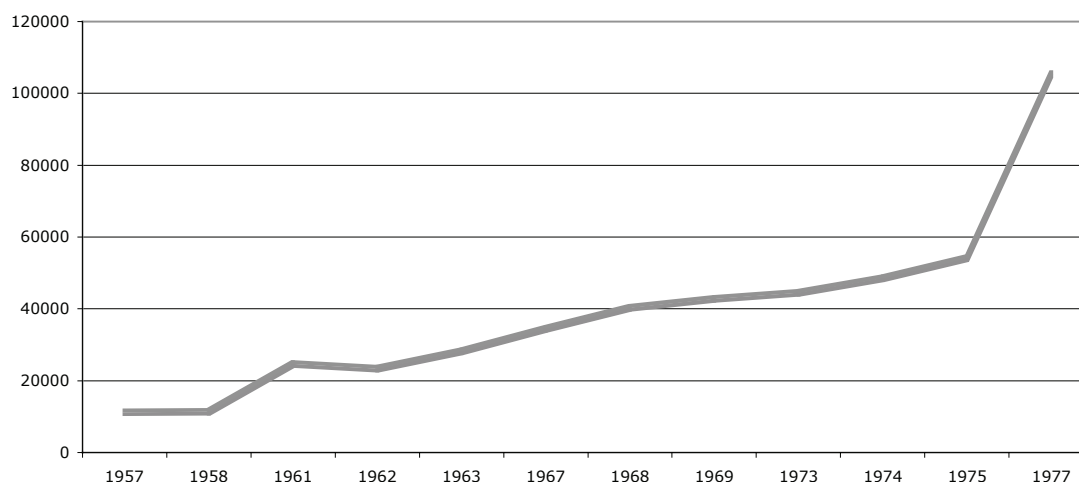
¹²³ Parmi les sources, CAC, 940163/30 et Tholomier (Robert) [1977].

¹²⁴ Oberlé (Philippe), Hugot (Pierre) [1985] et Tholomier (Robert) [1977].

¹²⁵ CAC, 940163/54, note des Affaires politiques du 3/2/1977.

Un tableau de la répartition de ces cartes par ethnies accompagne la note. Ce sont une grande partie des électeurs du référendum du 8 mai 1977, qui approuve l'indépendance à 89,8%.

Nombre d'inscrits sur les listes électorales (1957-1977)



Le graphique ci-dessus montre l'évolution quantitative du corps électoral en CFS puis au TFAI durant la période où le suffrage universel était en vigueur. On constate ainsi que l'accroissement du nombre de citoyens est bien supérieur à la seule augmentation naturelle, mais bien inférieure à l'augmentation de la population, ce que confirme la vigueur du «rattrapage» de 1976.

La nationalité djiboutienne

Le 24 octobre 1981, est promulgué le Code de la nationalité djiboutienne ¹²⁶ qui prévoit qu'«*est Djiboutien, ainsi que ses enfants mineurs, l'individu majeur, au 27 juin 1977 qui, par suite de sa naissance en République de Djibouti, était Français au sens des lois encore en vigueur sur le territoire*» (art. 5). La base de la nationalité djiboutienne est donc le travail de «tri» effectué par l'administration coloniale,

«ce qui exclut de fait les milliers de porteurs de “cartes de résident” attribuées par l'administration française à des personnes qui étaient parfois installées depuis très longtemps sur le territoire et qui ont souvent été au premier rang dans la lutte pour l'indépendance» ¹²⁷.

Sont également Djiboutiens les militaires incorporés dans les diverses forces armées djiboutiennes (art. 13), c'est-à-dire essentiellement les membres du FLCS. La double nationalité, en particulier djibouto-française (art. 7), est théoriquement interdite (art. 32), bien qu'elle existe en réalité.

Pour les événements (naissances, mariages) survenus après l'indépendance, ce texte est très restrictif en matière d'accès à la nationalité, dans la continuité de la pratique de la fin de la période coloniale, si l'on excepte la brève «francisation» de 1976 ¹²⁸. Le code djiboutien ne prévoit pas de droit du sol (sauf pour les enfants de parents inconnus, art. 9); le principe de base est qu'«*est Djiboutien, l'enfant légitime ou*

¹²⁶ Loi 200/AN/81, disponible sur le site officiel de la présidence djiboutienne : <www.presidentie.dj>.

¹²⁷ Absieh Omar Warsama, Botbol (Maurice) [1986], p. 21.

¹²⁸ Les attendus précisent : «*Il convient, en effet, de doter l'État d'un dispositif lui permettant de garder, en toutes circonstances, la maîtrise sur l'octroi de la nationalité*».

naturel dont le père et la mère sont Djiboutiens» (art. 8). Si l'un des parents n'est pas Djiboutien, l'enfant ne l'est pas; ce n'est que si le père est inconnu que la mère djiboutienne transmet sa nationalité (art. 9). Enfin, ni le mariage (art. 15), ni même l'adoption d'un mineur (art. 17), ne transmettent la nationalité djiboutienne.

Cette législation manifeste clairement la volonté des autorités du nouvel Etat de ne pas permettre de modifications non contrôlées de la composition du corps des citoyens. L'ouverture à la citoyenneté de 1976 n'a servi qu'à solder la période coloniale. Les cartes d'identité djiboutiennes, créées par un décret du même 24 octobre 1981, sont délivrées à partir de 1985.

6-2 – Un franchissement de frontière : les expulsions

La première conséquence d'une frontière «nationale» est la possibilité pour les autorités concernées d'en autoriser ou interdire le franchissement, de choisir les critères définissant les populations «résidentes» ou «extérieures», de préciser les droits des uns et des autres. Elle permet éventuellement d'organiser la mise en correspondance de la réalité avec la théorie en organisant des transferts de population en fonction de ces droits. Après avoir étudié la façon dont ont été déterminés les habitants (Français ou étrangers) du territoire et leurs droits, nous allons maintenant analyser la conséquence de cette création : l'expulsion des personnes se trouvant sur le territoire sans pouvoir justifier de leur droit à ce faire. En conséquence, les autorités estiment que leur présence dans la colonie étant inopportune, il est nécessaire de les empêcher d'y rester.

Il existe de nombreuses applications pratiques de ce principe, des déportations massives de populations à la simple assignation à résidence. Le contrôle des étrangers se trouvant sur le territoire de la CFS est organisé très tôt. Le 19 juillet 1900 un arrêté *«relatif aux voyageurs arrivant dans la Colonie pour y résider»* leur impose de se signaler à la police dans les huit jours. Cependant, il n'existe pas alors de texte spécifique réglementant l'expulsion ou l'interdiction du territoire. En théorie, le transfert non-volontaire d'un individu hors d'un territoire donné demande plusieurs étapes administratives ou judiciaires. Il faut d'abord prendre la décision d'interdire la présence sur le territoire. Ce peut être une décision judiciaire (peine principale ou complémentaire) ou administrative, constatant le non-droit à résidence en fonction d'une décision judiciaire ou des textes législatifs et réglementaires, c'est-à-dire le refus de séjour. Ensuite il faut en informer la personne concernée, puis prendre la décision d'expulsion elle-même si cette personne se trouve toujours sur le territoire, et enfin mettre la mesure à exécution.

Le 2 février 1935, un décret fixe les règles applicables à l'immigration (visa, contrôle de police...) en CFS. Sur le territoire métropolitain, l'ordonnance de novembre 1945 fixe les règles de l'entrée et du séjour des étrangers, ainsi que les modalités de leur éventuelle expulsion.

Le contrôle des étrangers et les expulsions sont de pratique courante comme outil du maintien de l'ordre au quotidien, au moins à partir de la Seconde Guerre mondiale. A partir d'octobre 1941, on trouve quelques décisions administratives d'expulsion et d'interdiction de séjour dans la colonie ¹²⁹. Elles concernent des condamnés, des miliciens révoqués, mais les motifs ne sont pas systématiquement indiqués. En 1943, le commandant du poste administratif d'Ali-Sabieh écrit au gouverneur :

«J'ai l'honneur de vous demander l'expulsion de la Colonie de la nommée Wilo Abdi, Somalie Issa rer Moussa Harla, âgée de 25 ans, née à Aïcha (Ethiopie), résidant à Ali Sabieh.

Cette femme était fille soumise à Djibouti, et se trouve depuis le mois d'Août à Ali Sabieh, entretenue par le sergent-chef Muller, de la 2ème Cie du Bataillon Somali.

Ce Sous-Officier, chargé du ravitaillement de la Cie, a détourné des vivres de son magasin, au profit de cette femme. Le vol a été découvert, le coupable puni et muté à Djibouti.

Il n'y a aucun intérêt à ce que cette femme retourne à Djibouti» ¹³⁰.

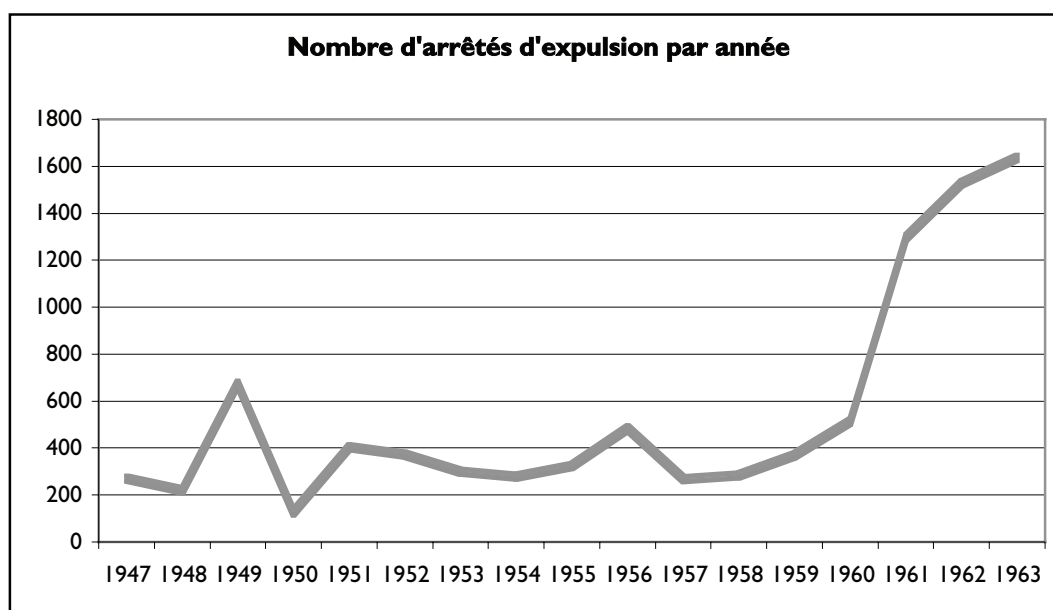
¹²⁹ ANOM, Affaires politiques 699/37 et 41.

¹³⁰ ANOM, 1E2 - 1-5 - Ali Sabieh, Correspondance 1927-1945, lettre du 2/11/1943 (probablement du capitaine Meneboode)

Toujours en 1943, en septembre, un certain nombre de familles indigènes sont expulsées à la suite de la «profanation du cimetière européen de Djibouti» ¹³¹. La base juridique de ces expulsions est la loi du 3 décembre 1849 – rendue applicable aux colonies par le décret du 29 mai 1874 – promulguée en CFS par un arrêté du 18 septembre 1909, et le décret du 2 février 1936, sur l'entrée et le séjour des étrangers en CFS ¹³².

La découverte de l'outil, de 1947 à 1963

En février 1947 ¹³³ apparaît un nouveau type de décision dans le *Journal officiel* de la colonie : les arrêtés d'expulsion, qui y sont publiés jusqu'en décembre 1963 ¹³⁴. Cette période n'est pas anodine, c'est celle durant laquelle les expulsions changent de nature, passant d'un simple instrument d'ordre public à une véritable gestion politique et «ethnique» des populations. Au début de la période, les expulsions restent individuelles et relativement peu fréquentes, une par jour à peu près. Puis elles sortent du stade artisanal, au cas par cas, pour s'organiser tant dans leurs moyens que leurs méthodes. Au début des années 1960, elles deviennent plus massives, environ cinq par jour, concernant principalement des populations identifiées comme originaires du Somaliland qui font l'objet, semble-t-il, d'une véritable traque.



Durant ces dix-sept années, 562 arrêtés ordonnent l'expulsion de 9 527 personnes ¹³⁵. Quelques dizaines de ces décisions sont rapportées, quelques mois ou années plus tard, sans que la raison en soit indiquée, sauf de rares exceptions.

¹³¹ JO CFS, 24/9/1943.

¹³² Par exemple arrêtés n° 510, du 6/10/1942, ou n° 540, du 3/11/1942 (ANOM, 2A).

¹³³ Les arrêtés d'expulsion de 1941-1943 n'ont pas été publiés au JO, mais ces années connaissent une publication un peu chaotique. En février 1946 sont publiés trois arrêtés d'expulsion, ce n'est qu'à partir de 1947 que l'on se trouve en présence d'une série continue.

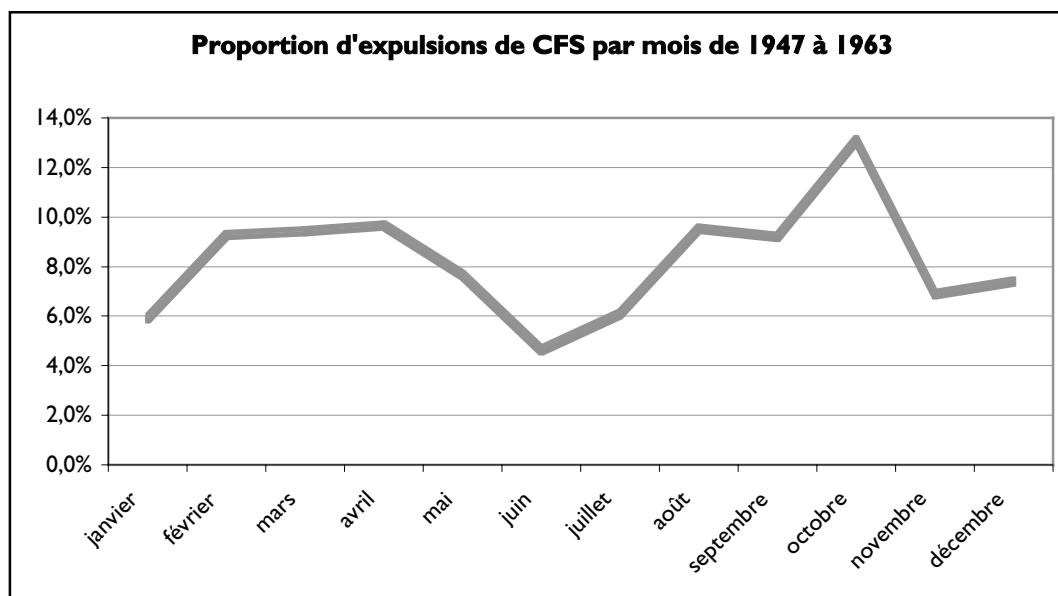
¹³⁴ A partir de 1964, les arrêtés ne sont plus publiés au JO. Malheureusement la collection d'arrêtés (série 2A) conservée aux ANOM est lacunaire pour les années 1964-1966, et il n'est pas possible de continuer la série pour ces années. A partir de 1967, les arrêtés sont de nouveau disponibles dans les archives, mais nous ne les avons pas analysés.

¹³⁵ Les données quantitatives détaillées issues de l'analyse des arrêtés se trouvent en annexe. Ces données doivent être considérées avec la petite marge d'erreur inhérente à leur récolte.

Le nombre de décisions d'expulsion est assez stable entre 1947 et 1959 (341 par an en moyenne), avec un maximum en 1949 (685 décisions) lié à la «résolution» d'un important conflit qui cause environ 40 morts en août 1949, entre des groupes identifiés comme issa et gadaboursi ¹³⁶. Le faible nombre de 1950 (137, soit 40% de la moyenne 1947-1959) est probablement la conséquence de l'assèchement du «stock» d'expulsables l'année précédente ¹³⁷. La petite pointe de 1956 (494, soit 139% de la moyenne de la période) s'explique en partie par des tensions sociales (une émeute en mai qui cause trois morts et des grèves en août) qui entraînent l'intervention de l'armée ¹³⁸. Ces événements précèdent la fermeture du canal de Suez et une crise économique conséquente à Djibouti.

A partir de 1960, l'indépendance des Somalies italienne et britannique – suivie de leur unification dans la République de Somalie – entraîne un changement d'échelle : le nombre d'expulsions prononcées quintuple dès 1961. Les arrêtés de 1961 à 1963 concernent 4 480 personnes (près de 1 500 par an), soit 47,4% du total de ces dix-sept années. Les expulsions ont alors changé de signification. Du maintien de l'ordre, on est passé à un contrôle démographique et politique.

Une répartition saisonnière des arrêtés peut se lire dans le graphique ci-dessous, qui montre la proportion d'arrêtés pour chaque mois (la moyenne est à un douzième, soit 8,33%). Il montre deux périodes de relative trêve, au début de la saison la plus chaude en juin, et entre novembre et janvier.



¹³⁶ Le rapport de la sécurité du 24/8/1949 décrivant ces événements se trouve dans le fond colonial, 4F2, «Incidents Issa-Gadabourcy». Ils sont analysés dans l'enquête administrative réalisée par l'inspecteur Debay, dont le rapport du 19/9/1949 se trouve dans le fond ministériel, Contrôle 813. Voir aussi Dubois (Colette) [1997], pp. 247-260. Selon Philippe Oberlé [1985], p. 125, ces incidents auraient faits 100 morts et 300 blessés. 242 personnes, dont 163 «Gadabourcy», sont concernées par un seul arrêté d'expulsion du 19/9/1949.

¹³⁷ Une partie des expulsions ordonnées en août 1949 a sans doute lieu en janvier 1950, lorsque sont libérés 107 détenus, définis comme Gadaboursi, condamnés à des peines de prison entre le 27 août et le 1^{er} septembre (sur un total d'environ 200 condamnés). Une autre conséquence des «incidents» d'août 1949 est la fermeture totale dès le 25 août, et jusqu'au 10 novembre, des «cafés et restaurants du Bender Djedid (quartiers 1 à 6)», c'est-à-dire du village indigène.

¹³⁸ SHAT 15H88, rapport annuel 1956 du Commandant des forces armées en CFS. ANOM, 4F2, «Pillage du 14 mai 1956», rapport de gendarmerie du 15/5/1956. 85 personnes sont expulsées par un arrêté du 7/8/1956.

Description du corpus

Les premiers arrêtés mentionnent souvent la cause de la décision d'expulsion mais, à partir de 1949, cette précision tend à disparaître et elle devient exceptionnelle après 1950. Quand ils sont précisés, les motifs invoqués sont principalement l'absence d'autorisation de séjour ou l'entrée irrégulière, puis des délits (vol, escroquerie...) avec ou sans emprisonnement, voire le simple vagabondage. Une condamnation pénale est parfois mentionnée. Quelques cas sont liés au travail : le 5 septembre 1947, pour 21 personnes il est précisé «*refuse de travailler*» ; le 9 décembre 1948, trois Yéménites sont accusés d'«*entrave à la liberté du travail*».

En ce qui concerne les femmes, très peu nombreuses, nous avons tout aussi peu de détails. Le 13 septembre 1948, une Somalie (sans plus de précision) est expulsée pour «*prostitution*»; le 6 décembre 1948, deux Ethiopiennes sont expulsées pour «*prostitution clandestine*»; le 3 août 1949, il s'agit d'une «*filles publique*»; le 14 février 1949, une Soudanaise est expulsée pour «*ivresse publique et vente de boissons alcooliques sans autorisation*».

Les premières expulsions publiées – en février 1946, soit hors de notre corpus – concernent des ex-miliciens (deux miliciens le 2, un tirailleur le 12 et six miliciens le 15). De 1947 à 1951, l'expulsion d'ex-miliciens est encore mentionnée (dix-neuf cas en 1947 et 1948, neuf en 1949, deux en 1950 et un en 1951). Le 16 novembre 1948, il est précisé pour neuf d'entre eux : «*licenciés par mesure disciplinaire*» ; enfin le 16 avril 1963, «*la décision n° 379 (...) portant recrutement de 42 gardes territoriaux est, et demeure rapportée en ce qui concerne le nommé Boul Boul Ayanleh, l'intéressé faisant l'objet de l'arrêté d'expulsion n° 815 du 17 juillet 1961 sous le nom de Abdoukader Alayeh Aoul*».

En décembre 1947, un arrêté d'expulsion est pris à l'encontre d'un Asahyammara de l'Awsa à la demande du commandant du cercle de Dikhil car ses «*pérégrinations en territoire français (...) se multiplient au préjudice de nos ressortissants*»¹³⁹. De 1952 à 1954, il est souvent précisé que les expulsions ont été demandées par la gendarmerie, parfois par la Sûreté.

Durant toute la période 1947-1963, les arrêtés conservent la même forme : une liste d'individus, un par paragraphe. Pour chacun est indiqué son nom, parfois ses pseudonymes, le nom de ses parents, sa date et son lieu de naissance s'ils sont connus (parfois il est écrit «se disant né à Djibouti», en effet la naissance reconnue à Djibouti rendait inexpulsable; l'arrêté d'expulsion d'un «soudanais» est annulé le 4 août 1949 pour cette raison). Dans la quasi totalité des cas une attribution «ethnique» (rarement nationale ou religieuse) est indiquée. Le sexe n'est jamais directement précisé, cependant il est possible de distinguer des femmes par une marque de genre dans la description («née à», «fille de», «somalie», «éthiopienne»...). Cette distinction reste cependant fragile, susceptible d'être affectée d'erreurs à la saisie de l'arrêté ou lors de la compilation des données. Sous réserve de cette imprécision, les femmes représentent moins de 3% des expulsions ordonnées. Parfois la profession est précisée (outre la

¹³⁹ ANOM, 1E1/1-4, Dikhil, Correspondance 1946-1950, note du 21/12/1947.

prostitution). Ce sont le plus souvent des marins, voire un équipage entier comme le 13 octobre 1959, lorsque treize matelots du boutre «El Mansour» sont renvoyés au Yémen. En septembre 1957, un menuisier et deux «coolies» yéménites sont expulsés; en septembre 1959, c'est un commerçant. Certains arrêtés sont annulés, sans explication. Le 16 juillet 1959, un arrêté est pris à l'encontre d'un Issa, «*sujet britannique*» dont l'expulsion avait été annulée le 18 juin.

Caractérisation ethnique des expulsés

De façon arbitraire mais constante, c'est le premier déterminant de l'attribution «ethnique» qui a été utilisé pour tenter de mettre en évidence les groupes définis par l'administration et d'y lire des permanences ou des évolutions. Ainsi un «éthiopien arabe» est classé comme Ethiopien, et un «arabe éthiopien» comme Arabe. «Yéménite» est déterminé par le lieu de naissance (Yémen ou Aden), seule «arabe» est une précision de l'administration.

Pour les Somalis (86% des personnes concernées), l'identification ethnique est presque toujours très détaillée, pouvant comprendre jusqu'à neuf qualificatifs (comme «somali issack aberawal issa moussa mohamed issa moussa djibril»). Des groupes ont donc été créés en utilisant le premier de ces identifiants (après «somali», sauf en 1949 où «somali» n'est pas précisé, et donc déduit des identifiants suivants).

Au final, le corpus est réparti en quatre groupes arbitraires (Somali, Arabe, Abyssin, autre) dont les trois premiers (qui représentent 97% des individus) peuvent se décomposer en dix catégories (Issaq, Issa, Darod, Gadaboursi, autre pour les Somalis; Yéménite et autre pour les Arabes; Ethiopien, Erythréen ou Danakil (Afar) pour les Abyssins ¹⁴⁰).

La plus importante de ces catégories – «Issaq», 45% des personnes concernées – a fait l'objet d'un traitement particulier, car elle n'apparaît que progressivement dans les arrêtés. Les premières années se trouvent souvent divers identifiants (aberaoual, habar awal, aberawal, haber yonis, abaryonis, aberjallo...) qui deviennent progressivement seconds, derrière l'identifiant «issack». A partir de 1955, ils ne sont quasiment plus jamais en premier et l'identité «Issack» apparaît bien affirmée. Après avoir tenté de les conserver à part, nous avons finalement abandonné cette voie, qui ne permettait pas une série homogène sur la période et rendait les comparaisons difficiles avec d'autres sources, et nous avons regroupé tous les «aber...» dans la catégorie «Issaq» ¹⁴¹.

Cependant, peut-on déduire que l'identification «Issaq» est fabriquée dans ces années là en Côte française des Somalis ? Les résultats du «recensement» effectué entre 1951 et 1955 ¹⁴² ne mentionnent pas les Issaqs, mais les Abr-awal, Abr-jelo, Tod-jelo, Toumal, Madiban... En 1967, lors de sa première mission

¹⁴⁰ Les Afars se trouvent en CFS, en Erythrée et en Ethiopie. En 1936 la conquête italienne regroupe l'Ethiopie et l'Erythrée. En 1952, elles sont fédérées par décision de l'ONU et en 1962, l'Ethiopie absorbe l'Erythrée, qui deviendra de nouveau indépendante en 1993. Sur une grande partie de la période l'Ethiopie et l'Erythrée sont sous la même souveraineté. On peut donc considérer que, durant la période considérée, les Afars non-Français, c'est à dire Ethiopiens et Erythréens, sont de nationalité éthiopienne, ce qui justifie ce regroupement.

¹⁴¹ Reprenant les catégories présentées dans Piquet (François) [1998], pp. 102-109, qui fait référence aux travaux de Cerulli, Ferry et Lewis.

¹⁴² ANOM, 3F2 Démographie, «Recensements quinquennaux des non-autochtones», note du 1/10/1955 du commandant du cercle de Djibouti (Mouzon).

en CFS, l'inspecteur Jacques Robert parle encore de «*la masse des Somalis (Issas - Issacks - Gadabourssis - Darods - Abéraouals etc.)*» ¹⁴³, mais plus loin, dans un tableau intitulé «Recensements comparés de la population autochtone de la ville de Djibouti en 1960 et 1966» (p. 55) seuls les Issaqs sont mentionnés.

Une source militaire ¹⁴⁴, nous permet de calculer la composition «ethnique» de la milice indigène ¹⁴⁵ entre 1951 et 1954 :

Issaq	Gadaboursi	Darod	Issa	Arabe	Danakil
29,70%	5,85%	1,13%	27,57%	4,85%	30,90%

L'identité «Issaq» apparaît ici bien affirmée dès 1951, les sous-groupes ne sont pas mentionnés. Il est possible que les autorités civiles et militaires n'aient pas le même niveau d'analyse ethnique. Mais nous n'avons pas de données antérieures qui nous permettraient de déterminer par ce moyen mais avec plus de précision, quand ont été identifiés et regroupés les Issaqs, ni les autres groupes somalis d'ailleurs.

Les autres catégories somalies sont graphiquement très stables durant la période, ce qui semble indiquer en tout cas qu'elles sont fixées de longue date. Il y a une petite variation entre «darot» et «darod», et si l'on trouve parfois «gadaboursi», «gadabourcy» est beaucoup plus fréquent.

Les métis perturbent l'assignation ethnique. Par exemple, nous trouvons le 19 septembre 1947 une «métisse issa éthiopienne», le 9 août 1958 un «métis arabe-somali né au Somaliland», le 19 octobre 1961 une «métisse éthiopienne-dankali Walo» ou le 13 mars 1962 un «métis italo-éthiopien» : Michel Yves Scotto, né à Asmara. Cependant le métissage n'empêche pas toujours l'assignation : le 7 février 1958, une mesure d'expulsion est prise à l'encontre de «Barnabas Jean, somali gadabourcy aden yonis, né vers 1935 à Djidjiga (Ethiopie), fils de Barnabas Warsama et de Josephine Joseph, demeurant quartier 5» dont nous ne savons rien de plus.

De 1958 à 1960, les Arabes, particulièrement Yéménites, font l'objet d'arrêtés spécifiques. Ainsi le 20 mars 1959 un arrêté concerne vingt-six personnes et un autre neuf Arabes (dont huit du Yémen); le 3 août 1959 un arrêté concerne quatre-vingt-douze personnes dont quatre-vingt-neuf Somalis, et un autre neuf Arabes du Yémen. Le même phénomène se produit le 19 octobre. Le 12 février, puis le 19 mai 1960 ce

¹⁴³ ANOM, Contrôle 218, rapport du 4/1/1967, p. 24.

¹⁴⁴ ANOM, 3C18, Milice indigène, Personnel, rapports du capitaine Paul Prax de 1951 à 1954

¹⁴⁵ La milice indigène est créée par un décret du président de la République du 28/1/1933, promulgué en CFS le 6/5/1933. Elle remplace la «brigade de gardes indigènes» créée le 2 juin 1910, et composée initialement de troupes sénégalaises placées hors-cadre (voir chapitre 2). Elle est «chargée d'assurer la police intérieure de la colonie, la police des frontières et des voies de communications, les escortes et convois, la garde des bâtiments administratifs» (art. 1) et se compose à l'origine d'une brigade d'infanterie et d'un peloton méhariste. L'encadrement est européen (deux officiers et six sous-officiers de l'infanterie coloniale placés «hors-cadre»). Elle est financée par le budget de la colonie. Ses effectifs sont réorganisés les 22/2/1935, 9/9/1935 et 14/1/1937. Le 9/3/1938, elle passe à deux compagnies d'infanterie et deux pelotons méharistes, l'ensemble formant une brigade. Elle est supprimée le 16/12/1940; ne restent alors que les pelotons méharistes. Elle est reconstituée le 3/2/1943, avec deux compagnies de 226 hommes, dont onze européens, chacune. Les pelotons méharistes n'y sont plus rattachés. Ses attributions sont précisées le 10/10/1946, et en 1947 elle comprend quatre compagnies (12/3/1947). Le 17/8/1950 la partie stationnée à Djibouti change de statut et devient une compagnie de gardes-cercle, sous l'autorité du commandant du cercle de Djibouti. Un arrêté du 25/10/1952 la réorganise en deux détachements, basés à Dikhil et Tadjoura. Ses effectifs sont alors de 435 hommes, dont 20 européens et 48 guides. Le 23/1/1958 la milice est dissoute et remplacée par la Garde Territoriale, qui comprend également les gardes-cercle, placée sous l'autorité du chef du Territoire. Elle sera remplacée à son tour par le Groupement nomade autonome avec un décret du 21/9/1972, promulgué au TFAI le 18/10/1972.

sont des Arabes de différentes origines (Yémen, Somaliland et Ethiopie) qui font l'objet d'arrêtés spécifiques. On trouve même des «ethnies» complexes, comme cette «éthiopienne christiana», mentionnée dans un arrêté du 28 octobre 1960, où se mélangent géographie et religion.

C'est à partir de ces données et de ces choix qu'a été réalisé le tableau ci-dessous, qui récapitule par année les expulsions ordonnées en fonctions des caractéristiques ethniques attribuées par l'administration aux personnes concernées.

	Issaq	Issa	Darod	Gada-boursi	Somali	Yéménite	Arabe	Ethiopien	Erythréen	Danakil	autre	Total	dont femmes
1947	94	42	11	57	14	20	22	9	-	3	9	281	4
1948	102	31	17	28	14	26	3	6	-	1	2	230	10
1949	188	34	21	241	24	92	22	14	1	2	46	685	10
1950	58	10	9	15	12	7	5	6	-	-	15	137	-
1951	209	8	64	23	33	17	6	8	-	2	44	414	3
1952	197	7	53	36	36	11	11	13	1	3	14	382	2
1953	134	12	28	46	27	29	8	15	-	1	11	311	13
1954	150	15	18	30	20	31	4	13	-	1	6	288	30
1955	196	16	28	47	8	28	4	3	-	2	1	333	16
1956	238	33	37	90	10	55	9	17	-	1	4	494	23
1957	143	19	8	52	8	32	4	6	-	1	5	278	13
1958	178	11	17	35	2	6	7	5	1	-	33	295	22
1959	171	30	25	72	2	49	2	10	2	-	17	381	27
1960	199	65	28	154	15	22	11	22	3	-	5	524	21
1961	536	166	50	369	71	35	14	50	8	3	5	1 307	49
1962	779	117	75	391	36	20	17	59	20	9	16	1 539	17
1963	779	174	80	405	53	27	26	78	3	14	9	1 648	13
Total	4 351	790	569	2 091	385	507	175	334	39	43	243	9 527	273
%	45,7	8,3	6,0	21,9	4,0	5,3	1,8	3,5	0,4	0,5	2,6	100	2,9

Récapitulatif des données issues de l'analyse des arrêtés d'expulsion (1947-1963)

La répartition des décisions d'expulsion selon les trois principales catégories définies ci-dessus donne le tableau suivant (dans lequel les pourcentages finaux sont calculés par rapport à la somme de ces trois groupes, soit 97% du corpus, et non au total des décisions) :

	Somalis	Arabes	Abyssins		Somalis	Arabes	Abyssins
1947	218	42	12	1956	408	64	18
1948	192	29	7	1957	230	36	7
1949	508	114	17	1958	243	13	6
1950	104	12	6	1959	300	51	12
1951	337	23	10	1960	461	33	25
1952	329	22	17	1961	1 192	49	61
1953	247	37	16	1962	1 398	37	88
1954	233	35	14	1963	1 491	53	95
1955	295	32	5				
				Total	8 169	669	415
					88,2%	7,3%	4,5%

Répartition des arrêtés d'expulsion par grands groupes

En indiquant les proportions, afin d'estimer des évolutions dans les rapports et non les seules données quantitatives, le même tableau devient :

	<u>Somalis</u>	<u>Arabes</u>	<u>Abyssins</u>		<u>Somalis</u>	<u>Arabes</u>	<u>Abyssins</u>
1947	80,1%	15,4%	4,5%	1956	83,3%	13,0%	3,7%
1948	84,2%	12,7%	3,1%	1957	84,2%	13,2%	2,6%
1949	79,5%	17,8%	3,7%	1958	92,7%	5,0%	2,3%
1950	85,2%	9,9%	4,9%	1959	82,6%	14,1%	3,3%
1951	91,1%	6,2%	2,7%	1960	88,8%	6,4%	4,8%
1952	89,4%	6,0%	4,6%	1961	91,6%	3,7%	4,7%
1953	82,3%	12,3%	5,3%	1962	91,8%	2,4%	5,8%
1954	83,6%	12,4%	5,0%	1963	91,0%	3,2%	5,8%
1955	88,9%	9,5%	1,5%				

Proportion des arrêtés d'expulsion par grands groupes

Si les Somalis constituent durant toute la période la grande majorité des expulsés, leur proportion ne fait qu'augmenter parallèlement à la croissance du nombre d'expulsions et de leur caractère politique. A partir de 1960 et les expulsions de masse, la proportion d'Arabes diminue significativement : leur nombre d'expulsés reste stable, représentant probablement les seules expulsions « techniques » du maintien de l'ordre. En revanche, la proportion d'Abyssins (Ethiopiens et Afars) augmente sur la fin de la période, même s'ils restent peu nombreux en valeur absolue, ce qui signifie qu'ils apparaissent politiquement plus dangereux : soit qu'il s'agisse de Somalis éthiopiens, soit qu'ils y soient assimilés. Cette progression de l'expulsion des Abyssins n'apparaît pas du tout dans les commentaires – de l'époque ou postérieurs – qui n'évoquent que les Somalis. Ils ne représentent certes que de faibles quantités relativement aux Somalis, mais l'accroissement en est d'autant plus important (706% pour les Somalis entre 1947/48 et 1962/63, et 963% pour les Abyssins).

Ces chiffres seraient à rapprocher de ceux de la population autochtone de la ville de Djibouti. Par un heureux hasard, nos sources en donnent des estimations en 1947 ¹⁴⁶ et 1963 ¹⁴⁷.

	Gadaboursi	Issaq	Darod	Issa	Arabe	Afar	Total
1947	1 500 10%	3 400 22,6%	450 3%	2 900 19,3%	5 500 36,5%	1 300 8,6%	15 050
1963	10 000 36,6%		-	9 000 33%	6 000 22%	2 313 8,5%	27 313

Répartition de la population autochtone de la ville de Djibouti (1947 et 1963)

Pour vérifier la cohérence des données, nous les comparons à celles issues d'un rapport d'inspection de 1967, qui ne cite pas ses sources, pour 1960 et 1966 ¹⁴⁸ :

¹⁴⁶ ANOM, 4E6/1, Cercle de Djibouti, Correspondances diverses (1928-1950), note du 20/2/1947.

¹⁴⁷ SHAT, 14H85, Surveillance des frontières, fiche de renseignement du 21/2/1963.

¹⁴⁸ ANOM, Contrôle 218, rapport du 4/1/1967, Recensements comparés de la population autochtone de la ville de Djibouti en 1960 et 1966, p. 55. Ce tableau indique d'autres groupes (divers Somalis, Ethiopiens et divers) qui ne sont pas repris ici et représentent environ 2 500 personnes, « dont 346 Soudanais, métis de tirailleurs originaires d'Afrique Noire (Mossi - Sara - Toucouleurs etc.) et de femmes autochtones ».

	Gadaboursi	Issaq	Darod	Issa	Arabe	Afar	Total
1960	4 330 13,5%	10 544 33%		7 763 24,3%	7 104 22,2%	2 244 7%	31 985
1966	10 006 17,4%	12 601 21,9%	1 526 2,6%	21 601 37,6%	8 790 15,3%	2 977 5,2%	57 501

Répartition de la population autochtone de la ville de Djibouti (1960 et 1966)

Si les valeurs changent entre les deux séries, les ordres de grandeur sont comparables. Les catégories ne coïncident pas exactement mais il reste possible de comparer les données, d'autant plus que les sources sont de même type : l'administration en charge du contrôle et de la répression. Les chiffres de la source de contrôle sont raisonnablement cohérents, en tout cas dans les proportions ¹⁴⁹.

Comparés à leur part dans la population, les Issas, comme les Arabes et Afars, apparaissent très fortement sous-expulsés ¹⁵⁰. Au contraire, les Gadaboursis, Darods et Issaqs fournissent les deux tiers des expulsions, alors qu'ils ne représentent qu'un tiers de la population «autochtone» estimée.

En données brutes, le nombre d'expulsés apparaît très important au regard de la population concernée. Les chiffres concernant la population totale de Djibouti sont à prendre avec précautions, cependant si l'on rapporte le nombre d'expulsions en 1947 et 1963 aux estimations de la population de la ville de Djibouti, on obtient par groupe les proportions suivantes :

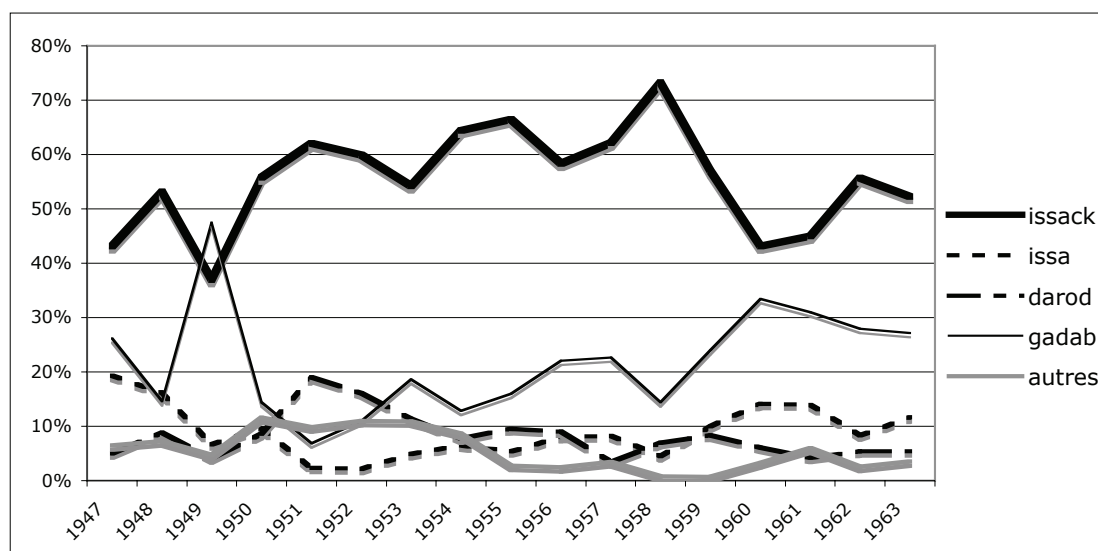
	Issaq	Gadaboursi	Darod	Issa	Arabe	Afar
1947	2,8%	3,8%	2,4%	1,4%	0,8%	0,2%
1963	61,8%		-	1,9%	0,9%	0,6%

Proportion d'expulsés par ethnie

La proportion d'Issaqs expulsés en 1947 est comparable aux autres groupes somalis. En revanche, ce tableau permet de voir qu'en 1963 les expulsions de CFS correspondent bien à des critères «ethniques» ou politiques : plus de 60% des Issaqs et Gadaboursis qui se trouvent à Djibouti selon l'administration ont été expulsés. Si l'on est Issaq ou Gadaboursi, on est expulsé. Nous avons vu, à propos des recensements (*supra* pp. 335-336), que les Issaqs et les Darods sont parmi les plus nombreux à aller chercher les documents d'identité qui leur sont accordés dans la première moitié des années 1950, alors que les Issas et les Afars négligent cette démarche dans pratiquement la moitié des cas, ayant sans doute moins besoin de cette sécurité. Cela n'explique pas l'attitude des personnes identifiées comme Gadaboursis, qui vont moins chercher leur carte d'identité, lorsqu'ils parviennent à l'obtenir, que les Issaqs alors qu'ils sont aussi très menacés. La répartition «ethnique» des expulsions durant la même période représentée sur le graphique ci-dessous permet-elle de comprendre ces comportements ? Si les Gadaboursis se situent ici en valeur absolue bien entre les Issaqs – qui sont les plus nombreux des expulsés – et les autres Somalis, il sont en fait, en proportion de leur nombre, parmi les plus menacés. La particularité de 1949 est liée aux événements qui ont suivi la réélection de Djama Ali – Gadaboursi – comme conseiller de la République.

¹⁴⁹ Le rapport ne donne que les valeurs brutes et non les pourcentages, et insiste sur l'augmentation importante de la présence Issaq entre 1960 et 1966, alors qu'en fait elle diminue si on la rapporte à l'ensemble de la population de la ville.

¹⁵⁰ Nous avons vu que les Issas sont présumés Français.



Répartition des expulsés par ethnie (1947-1963) ¹⁵¹

Quels sont les critères permettant d'identifier un Issaq ou un Gadaboursi ? Est-ce que lorsqu'on est expulsable on devient Issaq ou Gadaboursi, ou est-ce l'inverse ? En effet, on pourrait penser que tous ceux qui souhaitent rester à Djibouti font en sorte de ne pas appartenir à l'une des catégories expulsables. Pour avancer sur cette question importante, il faut examiner les méthodes des expulsions.

Une note du bureau des Affaires politiques de mars 1947, au début de la mise en place des expulsions, nous en explique le fonctionnement pour les originaires du Somaliland (en pratique la très grande majorité des «Somalis allogènes» qui représentent 86% des expulsés) :

«Tout indigène venant du Somaliland Britannique en Côte Française des Somalis, exception faite pour les Issas nomadisant dans la zone frontalière, sera muni d'un laissez-passer délivré par les autorités britanniques (...). Les autorités britanniques sont habilitées à délivrer ces laissez-passer à tout indigène qui n'est pas interdit de séjour en Côte Française des Somalis, sans demander aux autorités françaises l'autorisation préalable. (...) Tout ressortissant du Somaliland Britannique se trouvant à Djibouti, et qui ne pourra présenter une pièce d'identité réglementaire ou un laissez-passer (...) revêtu du visa de la Sûreté sera considéré comme immigrant clandestin, arrêté et expulsé. (...)

Les expulsions se feront suivant les modalités actuellement en vigueur, par arrêté signé du Chef de la Colonie.

Dès que le nombre des personnes à expulser atteindra une trentaine, elles seront embarquées sur un camion à la diligence du Commandant de la Gendarmerie et acheminées directement jusqu'à Zeila (...).

La liste des expulsés sera dressée par le Commandant de Gendarmerie d'après les noms figurant sur les arrêtés d'expulsion. Elle comprendra les indications habituelles» ¹⁵².

Toujours en 1947, le commandant du cercle de Djibouti explique à son collègue de Tadjoura comment il a été amené à procéder à des expulsions. Il faut noter qu'il ne s'agit pas ici d'expulsions du territoire, elles n'apparaissent donc pas dans nos statistiques, mais contribuent au contrôle de la population :

¹⁵¹ La catégorie «autres» regroupe ici tous les expulsés qui n'appartiennent pas à l'un des quatre groupes étudiés.

¹⁵² ANOM, 4E6/1, «Correspondance diverses (1928-1950)», note du chef du service des Affaires politiques (Muller), 8/3/1947.

«A la suite d'incidents survenus au village indigène de Djibouti, un certain nombre de femmes Dankalies ont été arrêtées par la police.

L'enquête faite a montré que les discussions entre ces femmes étaient à l'origine des bagarres violentes qui ont duré près de deux jours et ont nécessité l'intervention de la police locale.

Elle a prouvé, en outre, que de nombreuses jeunes filles et femmes dankalies, originaires du cercle de Tadjourah, venaient à Djibouti, sans laissez-passer, dans le but soit de chercher du travail soit de se livrer à la prostitution. Elles sont hébergées chez des parents et particulièrement les Miliciens de la 3^e Compagnie. (...)

Pour éviter nouvel incident qui pourrait avoir des suites plus graves (...) j'ai décidé de refouler sur leur pays d'origine les filles et femmes en situation irrégulière à Djibouti.

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir les confier à leurs parents et prendre toutes dispositions pour que les ressortissants de votre cercle ne puissent se rendre à Djibouti, où le ravitaillement devient précaire du fait d'un accroissement constant de la population, sans une autorisation préalable des Services de Sûreté de Djibouti»¹⁵³.

Ces textes expliquent les expulsions, mais ne précisent pas les modalités des arrestations. D'autres les évoquent, comme cette «Note sur l'organisation et le rôle des forces de police de la CFS»¹⁵⁴ de 1954 :

«l'accès de Djibouti est d'autant plus difficile à contrôler que toute la côte avoisinante est propice aux débarquements furtifs par boutres et dhow, et que la frontière du Somaliland ne se trouve qu'à 15 Kms de là. La surveillance de tous ces immigrants, en majorité clandestins, réclame une attention continue : vérifications d'identité, rafles fréquentes.»

En 1955, un échange indirect a lieu entre le capitaine Rousset, commandant de la gendarmerie, et l'administrateur Mouzon, commandant du cercle de Djibouti, sur les méthodes de contrôle. Le 6 novembre, Rousset informe le gouverneur de ce qu'en septembre la gendarmerie a contrôlé 1687 individus¹⁵⁵, ce qui a permis l'expulsion de 164 étrangers en situation irrégulière¹⁵⁶ (10% des personnes contrôlées). Il préconise d'autre part l'expulsion systématique des «yaouled», qu'il décrit comme des jeunes isolés dont la famille n'est pas à Djibouti, vers le Somaliland. Le 30 novembre, Mouzon, a qui le rapport a été communiqué, estime :

«La gendarmerie perd son temps en vérifiant systématiquement toutes les cartes d'identité des gens arrêtés. (...) Les gens qui ne sont titulaires que d'une fiche de recensement, sans mention d'une demande de carte d'identité, ou avec cette mention remontant à plus de deux mois, doivent être expulsés»¹⁵⁷.

Il considère donc que le rendement pourrait être plus important, sans être gêné par l'augmentation de la part d'arbitraire que cela produirait. Il approuve d'autre part le principe de l'expulsion des jeunes dits «yaouled».

¹⁵³ ANOM, 4E6/1, «Correspondances diverses (1928-1950), le commandant de cercle (René Lefebvre) au commandant du cercle de Tadjoura, 10/1/1947. Jusqu'en 1950, les autochtones de la colonie doivent être munis d'un laissez-passer délivré par leur commandant de cercle pour se rendre dans un autre cercle, en particulier Djibouti (ANOM 1E1/1-4, «Correspondance 1946-1950», lettre du gouverneur au commandant du cercle de Dikhil, 20/12/1950).

¹⁵⁴ ANOM, 3C18 Milice indigène, dossier «Organisation et budget».

¹⁵⁵ Ce qui pour une population autochtone estimée entre 20 et 25 000 personnes représente entre 7 et 8%, soit environ une personne sur 12 chaque mois. C'est dire l'importance du contrôle exercé sur cette population.

¹⁵⁶ Le *Journal officiel* ne publie cependant en septembre 1955 que deux arrêtés qui concernent 7 personnes. Il est possible que la gendarmerie gonfle ses chiffres. Il est possible aussi que des expulsions aient lieu sans arrêtés, ce qui ne disqualifie pas l'étude que nous en faisons. Si les quantités sont plus importantes, ses conclusions n'en sont que plus fortes. Si les volumes sont peut-être sous-évalués, on peut penser que les proportions sont significatives, au vu de la quantité importante de données.

¹⁵⁷ ANOM, 3F2, Démographie, recensement des autochtones.

A partir de l'indépendance de la Somalie, les expulsions reflètent la tension sociale et y participent, comme l'explique l'inspecteur Carle en 1961 :

«L'inévitable énervement suscité par les contrôles multiples de la gendarmerie effectués en vue de refouler les étrangers en situation irrégulière constitue un terrain favorable au développement d'une telle campagne d'agitation»¹⁵⁸.

En ce qui concerne les réactions des pays où sont envoyés les expulsés, en 1956 elles sont faibles, mais le nombre de personnes concernées aussi.

«Les expulsions sont largement pratiquées (cf JO) mais ne soulèvent guère de protestations, sauf dans quelques cas de la part du consul d'Éthiopie. Aucune intervention - jusqu'ici - du consul du Yémen»¹⁵⁹.

Quant au Somaliland, il est encore sous administration britannique, et les autorités coloniales sont solidaires. Elles participent en commun au contrôle des circulations transfrontalières, comme l'a montré la procédure de délivrance de «laissez-passer» valables en CFS par les autorités du Somaliland (voir *supra* p. 361).

En 1961, un rapport du gouverneur montre la progressive militarisation de la zone frontière sud-est, avec l'organisation par l'armée d'embuscades nocturnes. Il déplore que *«de nombreux clandestins arrivent à passer de nuit en dépit des patrouilles et des embuscades»*, justifie le contrôle de la population à Djibouti même et en montre les limites :

«Nous n'avons cessé depuis deux ans, de procéder en ville à des contrôles d'identité et à traduire devant le tribunal les étrangers en situation irrégulière ou en infraction à des arrêtés d'expulsion. En 1960, 1961 personnes ont ainsi été refoulées, [Note : Infractions à des arrêtés d'expulsion : 301 - condamnées et réexpulsés; Défaut d'autorisation de séjour : 923; Arrêtés d'expulsion : 637; Total : 1861] mais faute de moyens suffisants pour garder la frontière, la plupart revenaient à Djibouti quelques jours après».

«Les prisons sont pleines et nous avons dû diminuer les contrôles». (p. 4)

«Plusieurs rafles ont eu lieu ou sont envisagées dans les endroits de la ville habituellement fréquentés par les étrangers en situation irrégulière ou par les repris de justice (...). Rafles et contrôles d'identité pourtant limités et pratiqués sans brutalité irritent vivement les dirigeants du Mouvement Populaire et les syndicats (...). Je continue à faire appliquer ces mesures en leur évitant tout caractère spectaculaire. Elles sont indispensables mais créent en ville une nervosité certaine et une violente animosité contre la Gendarmerie»¹⁶⁰.

La pratique des expulsions s'inscrit donc dans une militarisation croissante, créant une tension entre les autorités et une partie importante de la population. Cette augmentation de la pression exercée par les autorités coloniales sur la population autochtone engendre d'importants risques de débordements et d'arbitraire.

¹⁵⁸ ANOM, Contrôle 814, rapport du 3/3/1961

¹⁵⁹ ANOM, 4E2-4, «L'islam en CFS et dans le monde (1936-1955)», «note a/s de l'ordre du jour de la Conférence du 2 mai 1956», sans date ni signature

¹⁶⁰ CAC 940163/79, «Contrôle de l'immigration somalie», lettre du gouverneur Compain au ministère des DOM-TOM, 28/2/1961.

Les expulsions à partir de 1966

Nous ne disposons plus à partir de 1964 de données aussi précises sur les expulsions, cependant la tendance amorcée au début des années 1960 se poursuit. Une note du Haut-Commissaire, en 1971, communique le nombre d'arrêtés d'expulsion pris entre 1960 et 1970 ¹⁶¹ :

1960	697	1966	1 162
1961	1 570	1967	3 431
1962	1 551	1968	505
1963	1 637	1969	319
1964	2 258	1970	210
1965	1 489		
		Total	14 829

Nombre d'expulsions (1960-1970)

La baisse significative du nombre d'arrêtés à partir de 1968 est en réalité trompeuse. Alors que le ministère s'en inquiète ¹⁶², Dominique Ponchardier l'explique dans la même note; les expulsions sont réalisées sans procédure administrative ou judiciaire, par simple «refoulement» :

«La diminution constatée depuis 3 ans s'explique tout d'abord par l'importance de l'acquis dans ce domaine, où la plupart des situations irrégulières se trouvent déjà sanctionnées.

Par ailleurs il est établi que par lui-même l'arrêté d'expulsion n'a qu'une efficacité directe très limitée, et que les peines de prison prononcées en cas d'infraction n'ont pas d'effet réellement dissuasif (...). Aussi ai-je été amené à aggraver les conditions dans lesquelles de tels arrêtés sont pris, afin de faire porter davantage l'effort des moyens réduits dont dispose la gendarmerie vers le renforcement des mesures de contrainte corporelle (refoulement hors de la ville et reconduite à la frontière), seules à même d'assurer le départ effectif des clandestins (...). Il importe en effet que des mesures physiques soient privilégiées au détriment de procédures administratives et judiciaires (...).

Je n'en ai pas moins donné instruction aux forces armées, à la Police et à la Gendarmerie d'assumer leur mission de contrôle avec la plus grande vigueur afin que le nombre des personnes contrôlées hebdomadairement soit sensiblement augmenté, et que les critères de refoulement soit aggravés, notamment en ce qui concerne les femmes, qui forment la majorité des personnes en situation irrégulière ¹⁶³».

En effet, dès avril 1966, des instructions avaient été données pour limiter le nombre d'expulsions qui surchargent les tribunaux, alors que les «refoulements» ne nécessitent aucun formalisme. Le ministère conseille donc de ne plus utiliser la procédure lourde du décret du 2 février 1935, mais indique une loi du 3 décembre 1849 – rendue applicable aux colonies par une loi du 29 mai 1874 qui n'aurait pas été abrogée – qui permet l'expulsion discrétionnaire par l'administration de tout étranger. La diminution du nombre des arrêtés d'expulsion correspond donc en fait à une banalisation et une augmentation de la pratique, qui devient encore plus arbitraire.

¹⁶¹ CAC, 940163/79, lettre du Haut-Commissaire (Dominique Ponchardier) au ministère des Dom-Tom, 30/3/1971. On note une petite différence avec les relevés effectués pour cette recherche dans le *Journal officiel* de la CFS jusqu'en 1963, ce qui signifie sans doute que tous les arrêtés d'expulsion n'ont pas été publiés au JO.

¹⁶² CAC, 940163/79, lettre du ministère au Haut-Commissaire, 10/2/1971 : «[Il faut] mettre à profit les facilités offertes par le barrage de Djibouti pour renforcer les contrôles systématiques des immigrés clandestins.»

¹⁶³ Nous avons vu que les femmes sont très peu concernées par les arrêtés d'expulsion jusqu'en 1963.

A partir de 1967, le contexte politique local évolue, la répression se banalise. Des statistiques réalisées par l'administration, à partir du fichier de la gendarmerie, nous montrent une réalité des contrôles et refoulements que ne décrivent plus les arrêtés d'expulsion ¹⁶⁴ :

	Expulsés vers			Déférés au	Total interpellés		Relâchés	Total contrôlés
	Somalie	Ethiopie	Yémen	Parquet				
1967	3 390	210	2	1 233	4 835	17,09 %	23 451	28 286
1968	2 151	356	3	1 654	4 164	6,40 %	60 923	65 087
1969	1 462	312		1 520	3 294	11,07 %	26 463	29 757
1970	1 342	406	25	1 450	3 223	12,70 %	22 162	25 385
1971	4 863	2 190	6	1 619	8 678	21,83 %	31 075	39 753
Total	13 208	3 474	36	7 476	24 194	12,85 %	164 074	188 268

Devenir des personnes interpellées (1967-1971)

C'est à l'encontre des seules personnes déférées – c'est-à-dire présentées au Parquet qui décide ou non des poursuites – puis condamnées, que sont pris les arrêtés d'expulsion, comme l'explique une note non signée de décembre 1971 ¹⁶⁵ :

«Ne sont effectivement déférées au Parquet que les personnes ayant déjà fait l'objet de deux refoulements simples, et l'individu condamné une première fois pour défaut d'autorisation de séjour ne fait l'objet d'un arrêté d'expulsion qu'après une seconde infraction de même nature.»

On constate une forte augmentation quantitative de la répression à partir de 1971, sans que l'on dispose des données pour les années suivantes. Bien que le nombre de contrôles atteigne un maximum en 1968, c'est en 1967, et surtout en 1971, que leur «rendement» est le plus important en nombre d'étrangers en «situation irrégulière» interpellés.

En août 1966, lors du passage du général de Gaulle à Djibouti une manifestation indépendantiste est fortement réprimée. Cette répression est suivie d'une politique massive d'expulsion de Somalis. En mars 1967, de nouveaux incidents entraînent une nouvelle répression.

Ces expulsions sont précédées de rafles, effectuées soit par la police, soit par des éléments militaires (gendarmerie nationale et légion étrangère), dans les «quartiers indigènes» de Djibouti ¹⁶⁶. La rafle, définie par le «Petit Robert» comme «l'arrestation massive opérée à l'improviste par la police dans un lieu suspect» semble être l'instrument de base de la pratique policière en matière d'immigration. En 1954,

¹⁶⁴ CAC, 940163/79, lettre du Haut-Commissaire (Dominique Ponchardier) au ministère des Dom-Tom, 30/3/1971, et dans le même carton, dossier «Contrôle de l'immigration somalie», lettre du 25/1/1972 pour les données de 1971.

¹⁶⁵ CAC, 940163/79, 14/12/1971.

¹⁶⁶ La conséquence du remplacement des troupes coloniales, après 1962, par la Légion étrangère qui quitte l'Algérie, n'apparaît pas dans les archives. Pourtant ces troupes formées à la guerre civile et politique et au contrôle des populations lors des guerres du Vietnam et d'Algérie vont modifier la pratique du rapport colonial. Ce sont elles qui créent la «Villa Christophe», où se pratiquent les interrogatoires «musclés», et le «barrage» de Djibouti. Selon François-Xavier Verschave, ce sont les pratiques de l'armée française durant les «guerres perdues» (Vietnam et Algérie) qui ont ensuite été diffusées par les Etats-Unis dans les années 1960-70 dans la «guerre contre le communisme» en Amérique du Sud, en Afrique et en Asie, jusqu'au génocide rwandais. Cependant, si la diffusion des théories et des pratiques apparaît assez bien argumentée, la motivation d'un plan organisé n'est pas mise clairement en évidence.

déjà, une note expliquait que *«la surveillance de tous ces immigrants, en majorité clandestins, réclame une attention continue : vérifications d'identité, rafles fréquentes»* ¹⁶⁷.

En septembre 1966, à la suite d'un nouvel incident, parallèlement à la mise en place du «barrage» (voir *infra*, 6-3), un couvre-feu est instauré sur une partie de l'agglomération de Djibouti, les rassemblements sont interdits, et un «ratissage» de l'agglomération de Djibouti est organisé par cinq compagnies de gendarmes mobiles et de légionnaires. Il s'agit de contrôles d'identité généralisés, suivis d'expulsions dans certains cas, dont l'ampleur est partiellement résumée dans le tableau ci-dessous ¹⁶⁸ :

date	contrôles	expulsion
14 septembre		332
15 septembre	4 300	512
16 septembre	3 500	272
17 septembre		272 + 274
18 septembre		299
20 septembre	4 500	290
21 septembre	6 500	246
22 septembre	6 500	223
23 septembre	6 000	170
Total		2 890

Contrôles et expulsions dans la ville de Djibouti, du 14 au 23 septembre 1966

Les 17 et 18 septembre, 274 et 299 personnes seraient parties «volontairement» pour la Somalie. Nous n'avons pas les données pour le 19 septembre, ni le nombre de contrôles effectués les 14, 17 et 18. Le 22 le gouverneur informe le ministère que le *«contrôle systématique sera achevé [le] 23 septembre, la ville ayant été entièrement couverte»* ¹⁶⁹.

En juillet 1967 le Haut-Commissaire, Louis Saget, préconise :

*«l'implantation permanente dans la ville autochtone par des éléments des forces de sécurité installés dans un certain nombre de postes fixes d'où rayonneraient, nuit et jour, des patrouilles à pieds susceptibles de créer à l'égard des candidats terroristes une situation d'insécurité préjudiciable à leurs projets.
C'est du reste ce qui avait été fait après les événements du 20 mars grâce aux compagnies de parachutistes de l'échelon Poitou reçu en renfort»* ¹⁷⁰.

Les contrôles, suivis d'expulsions, ne cessent pas. En décembre 1967, un rapport de Louis Saget en explique les modalités et donne des résultats partiels. Il déplore le départ de trois des quatre escadrons de gendarmes mobiles qui avaient été envoyés à Djibouti fin 1966 et en mars 1967 : *«De septembre 1966 à mai 1967, une forte pression a pu être exercée sur la ville en vue d'éliminer les immigrants clandestins»,* en effet, seuls des *«contrôles fréquents et inopinés effectués à travers toute la ville et à toute heure du jour et de la nuit permettaient de mettre la main sur une bonne partie des forceurs de barrage»* ¹⁷¹. Le haut-commissaire détaille l'ampleur des mesures prises :

¹⁶⁷ ANOM, 3C18 Milice indigène, «Organisation et budget», 5/3/1954.

¹⁶⁸ Données compilées à partir de CAC 940163/31, dossier «Télégrammes».

¹⁶⁹ CAC 940163/31, dossier «Télégrammes», gouverneur à Medetom, 22/9/1966.

¹⁷⁰ ANOM, 3E3-1, dossier «Situation politique à Djibouti (rapports au ministre) 1966-67», 13/7/1967.

¹⁷¹ ANOM, 3E3-1, «Situation politique à Djibouti (rapports au ministre) 1966-67», lettre du gouverneur du 14/12/1967.

mois (1967)	Nombre de contrôles	Nombre d'expulsions
juin	37 050	210
juillet	35 400	194
septembre	30 250	393
novembre	30 860	308

Contrôles et expulsions, de juin à novembre 1967

Le rapport entre le nombre de contrôle et celui des expulsions (le rendement des rafles) est moins important qu'en septembre 1966.

En 1970, une rafle «anti-Somalis» a lieu à la «Poudrière». En 1971, les Renseignements généraux évoquent les «*rafles dans les quartiers*»¹⁷². Elles sont liées à un quadrillage de plus en plus serré de la ville, opéré par des unités tant civiles que militaires, symbolisé par le barrage de Djibouti.

En avril 1971, environ 500 personnes qui attendaient dans le «caravansérail» de Balbala avant de tenter de franchir le barrage, sont expulsées en une seule fois, suscitant une protestation des autorités somaliennes. Le Haut-Commissaire ordonne alors de limiter les «refoulements» à 200 par semaine.

Selon l'interprétation de Robert Tholomier, à partir de 1966, a lieu une «*émigration volontaire ou forcée des Somalis étrangers qui rejoignirent la République de Somalie (...). Les transferts "organisés" de 1966 et de 1967 furent de nature bien différente de ceux qui les précédèrent. (...) Les mutations [de la population] postérieures à 1966-1967 furent concertées et revêtirent une forme artificielle*»¹⁷³. Il estime entre 8 et 10 000 le nombre d'expulsions effectuées entre septembre 1966 et avril 1967. Le gouvernement somalien corrobore ces chiffres, même s'il en fait une analyse différente :

*«un couvre-feu fut imposé jusqu'au 20 septembre [1966]. Durant cette période des milliers d'habitants indigènes de Djibouti furent encerclés par la police et escortés jusqu'à la frontière somalienne à Loyada. Nombre d'entre eux possédaient des cartes d'identité (...) de la Somalie française (...). Le chiffre moyen de déportations par jour était de 350. Vers le 27 septembre, 3 476 personnes avaient été déportées par les autorités françaises dont 2 686 hommes adultes, 600 femmes et 190 enfants»*¹⁷⁴.

Ces chiffres sont supérieurs à ceux de l'administration¹⁷⁵, mais du même ordre. Leur caractère non-judiciaire, et certainement leur arbitraire, paraît en effet évident, ainsi que la volonté de transformation de la population.

Au début de 1970, un rapport de gendarmerie¹⁷⁶ donne quelques indications chiffrées. En quatre mois, de janvier à avril, 1 095 «*individus en situation irrégulière [ont été] présentés au Parquet*» (presque tous

¹⁷² ANOM, 4E12/5 Questions d'ensemble, «Les allogènes (1966-1976)», note du 28/10/1971.

¹⁷³ Tholomier (Robert), [1977], p. 39.

¹⁷⁴ Ministère des Affaires Étrangères de la République Somalienne, *La Somalie française - Un cas colonial classique - Événements amenant le référendum du 19 mars 1967*, Mogadishu, 3/1967, 40 p., p. 10.

¹⁷⁵ Le 28 octobre, le ministre des DOM TOM déclare que «2481 étrangers ont été reconduits à la frontière de leur pays» (CAC, 940163/8, «Événements août 1966», réponse à une question écrite du député Ahmed Idriss Moussa). Selon le délégué envoyé par le Haut Commissariat aux Réfugiés de l'ONU, 5000 personnes ont été expulsées, dont une cinquantaine avaient des papiers français (CAC 940163/31, dossier «Télégrammes», ambassade de France à Mogadiscio au ministère des Affaires étrangères, 14/10/1966).

¹⁷⁶ ANOM, 4E12/5 Questions d'ensemble, «Les allogènes (1966-1976)», rapport de la gendarmerie nationale, «Résultats obtenus dans le domaine de la recherche des étrangers en situation irrégulière», 20/5/1970.

«somali», sans autre précision), et 574 expulsés, mais il n'est pas certain que ce soient les mêmes. Il s'agit d'un nombre important d'expulsions, comparable en valeur absolue au moins à celle de 1963, mais la population a augmenté entre temps, et les «refoulements» ne sont pas comptabilisés.

La coercition, le contrôle exercé sur une partie importante de la population est alors complètement banalisé, ce qui entraîne nécessairement des conséquences sociales et politiques. Les années suivantes voient un accroissement très important de cette pratique, que détaille un rapport d'inspection de la gendarmerie en 1976 :

	contrôles	expulsions	dont vers l'Ethiopie		dont vers la Somalie	
1970	45 674	2 887				
1971	58 968	7 910				
1972	55 438	7 750	2 897	37,38%	4 853	62,62%
1973	60 311	9 816	3 947	40,21%	5 869	59,79%
1974	59 708	11 764	4 328	36,79%	7 436	63,21%
1975	70 898	12 171	3 822	31,40%	8 349	68,60%

Nombre de contrôles et répartition des expulsions (1970-1975) ¹⁷⁷

En 1975, suite à des incidents qui causent l'envoi de gendarmes mobiles de métropole, «près d'un millions de personnes [sont] expulsées» ¹⁷⁸. La Somalie décide alors de ne plus accepter les expulsés de Djibouti, qui sont regroupés dans le camp de Balbala, au sud-ouest de la ville de Djibouti, de l'autre côté de l'oued Ambouli, lieu dont nous avons vu qu'il accueillait déjà des immigrants en 1971. Robert Tholomier raconte cet épisode du point de vue de l'administration française :

«Lorsque les autorités du TFAI prirent de sévères mesures d'expulsion, il arriva un moment où la République voisine, qui s'était d'abord élevée contre les décisions du gouvernement de Djibouti visant à refuser l'entrée sur son sol à "quelques pauvres bergers nomades", s'inquiéta elle-même du retour massif de ses nationaux et décréta de ne plus en accepter. Il fallut alors caser ces semi-apatrides dont on ignorait si leur fuite était due à la recherche d'un travail convenablement rémunéré ou au refus du nouveau système social établi dans leur pays d'origine. Ce fut la création, à 6 kilomètres au sud de Djibouti, d'un village que Mogadiscio baptisa aussitôt de "ghetto de Balbala". Etrange situation en vérité qui eut son dénouement à la fin de janvier 1976 lorsque les autorités du Territoire firent évacuer les quelques milliers de personnes du village et les reconduisirent aux frontières» ¹⁷⁹.

En 1976, des affrontements entraînent le «quadrillage du village [africain] par la gendarmerie et la troupe» ¹⁸⁰.

Des difficultés de mise en œuvre des expulsions ne se rencontrent pas uniquement avec la Somalie. Un rapport de 1972 montre les réticences que peuvent manifester les autorités éthiopiennes, même si elles sont sans doute le fait de responsables locaux. Pour régler ce problème, un pré-contrôle sur les expulsions est organisé. Elles doivent être validées par les Ethiopiens avant d'être mises en œuvre :

¹⁷⁷ CAC, 940163/27, «Questions militaires - Défense nationale», rapport du général Giguet, 25/6/1976.

¹⁷⁸ Tholomier (Robert), [1977], p. 44.

¹⁷⁹ Tholomier (Robert), [1977], p. 231.

¹⁸⁰ Tholomier (Robert), [1977], p. 45.

«La gendarmerie ayant rencontré des difficultés pour faire accepter à Dawenleh les ressortissants éthiopiens expulsés du Territoire, le Consul général d’Ethiopie a été reçu par M. le Haut-Commissaire et une procédure simple a été adoptée comme solution à cet épineux problème. C’est ainsi qu’une liste des expulsés sera établie à l’occasion de chaque opération de refoulement et remise, avec le sceau du Consul général, au chef de l’escorte qui en fera état auprès des policiers éthiopiens chargés du contrôle du train à la frontière. Cette procédure a en tout cas permis de reprendre les expulsions»¹⁸¹.

Comme de nombreuses pratiques coloniales, les rafles et expulsions massives perdurent après l’indépendance¹⁸². En décembre 1991, le «ratissage» des quartiers d’Arhiba et de Balbala par la gendarmerie aurait fait vingt-cinq morts selon l’opposition¹⁸³. En novembre 1991, cette pratique s’étend hors de la ville de Djibouti. Après l’évacuation des ressortissants Français de Tadjoura¹⁸⁴, la guerre civile dans le Nord aboutira, après le retrait des troupes françaises d’interposition en décembre 1992¹⁸⁵, à l’expulsion de près de 30 000 personnes en Ethiopie¹⁸⁶.

Dans un autre domaine, le 26 juillet 2003, *«le ministre de l’Intérieur djiboutien accorde aux étrangers en situation irrégulière 35 jours pour quitter le territoire. Passé ce délai “des mesures de rafles généralisées” seront organisées»*¹⁸⁷. Près de 80 000 personnes auraient alors quitté la République de Djibouti en 2003, lors de cet épisode, soit 15% de la population du pays¹⁸⁸.

¹⁸¹ CAC, 940163/75, «CR Comité de Coordination du renseignement 1968-1975», rapport du 10/4/1972.

¹⁸² Selon Absieh Omar Warsama, Botbol (Maurice) [1986], après l’attentat du 15/12/1977 contre le «Palmier en zinc», Ismael Omar Guelleh *«remet notamment en activité la “villa Christophe”, utilisée auparavant par les Français pour les interrogatoires “musclés”. Nombre de jeunes y sont torturés, et certains y laissent leur vie»*, p. 44.

¹⁸³ «De violents incidents dans un quartier afar ont fait plusieurs morts», *Le Monde*, 19/12/1991. Le 27/12/1991 «Le Monde» parle de 40 morts et 20 «disparus».

¹⁸⁴ *Le Monde*, 16/11/1991.

¹⁸⁵ *Le Monde*, 8/5/1993.

¹⁸⁶ *Le Monde* du 5/3/1994, qui évoque également 176 (?) exécutions de civils, des viols...

¹⁸⁷ *Les Nouvelles d’Addis*, n° 37, septembre-novembre 2003.

¹⁸⁸ Rémy (Jean-Philippe), «Menacés d’expulsion manu militari plus de 80 000 sans-papiers ont quitté Djibouti», *Le Monde*, 17/9/2003

6-3 – Le barrage de Djibouti : la frontière impossible

A partir de 1966 une nouvelle frontière est créée à l'intérieur du territoire djiboutien. Bien que son impact sur la vie quotidienne fût important, qu'elle mobilisât des moyens humains et financiers très lourds, elle apparaît peu dans la bibliographie : le «barrage de Djibouti»¹⁸⁹.

Il ne s'agit pas de la première mise en œuvre d'une barrière coercitive interne sur le territoire de la CFS, et particulièrement autour de sa capitale. Au début de 1942, pour limiter les besoins en ravitaillement de la ville de Djibouti¹⁹⁰ et restreindre son accès aux autochtones, un barrage est déjà établi par les autorités. Il comprend des postes installés à des chicanes placées sur les routes de Zeila et d'Ouê'a et un contrôle à la gare. Un système de papiers et de cartes est mis en place pour gérer la distribution du ravitaillement¹⁹¹ et contrôler la circulation en ville des indigènes. Ceux qui en sont dépourvus doivent être arrêtés et expulsés, selon une circulaire de mars 1942¹⁹². Cependant son efficacité semble limitée. En août 1942, le commandant du cercle de Djibouti informe le gouverneur que *«les chefs de quartiers me signalent que certains indigènes parviennent à franchir le barrage sans laissez-passer plus particulièrement ceux venant du Somaliland»*. En réponse, le gouverneur demande *«que des rondes soient effectuées en ville et qu'il soit procédé à des arrestations chaque fois qu'il y a doute sur l'identité ou défaut de papiers»*¹⁹³. Le dispositif que nous laisse deviner cet échange ressemble à celui qui est instauré vingt-cinq ans plus tard.

A partir de l'indépendance de la Somalie en 1960, la coopération transfrontalière s'interrompt, le contrôle de la circulation des personnes à travers la frontière méridionale de la colonie est renforcé. Un rapport d'inspection de mars 1961 détaille les mesures mises en œuvre, qui divisent la frontière en deux parties : la *«Zone de surveillance normale (frontières Ouest et Nord)»* dont la *«surveillance (...) incombe à la milice seule»* et la *«Zone de surveillance renforcée (frontières Sud et Est)»* qui

*«doit faire l'objet d'une surveillance renforcée afin d'arrêter une pénétration ethnique susceptible de bouleverser l'équilibre politique du Territoire. (...) Les moyens mis en œuvre (...) intéressent la Milice, la Gendarmerie et les forces de 3ème catégorie»*¹⁹⁴.

L'armée est également chargée de surveiller cette frontière, et un «barrage» est installé à Loyada. L'inspecteur se félicite des résultats obtenus (en deux mois, 3400 personnes ont été refoulées à Loyada, et 800 interpellées à l'intérieur et expulsées), mais déplore malgré tout que *«le barrage frontalier une fois franchi, les éléments infiltrés accèdent aisément à Djibouti»* (p. 9). Il conseille donc la création d'une section «méhariste» dédiée – composée aux deux tiers d'Afars, précise-t-il – pour patrouiller le long de la frontière. Il signale cependant dans un autre rapport, daté du même jour¹⁹⁵, *«l'inévitable énervement*

¹⁸⁹ La seule étude est Dubois (Colette) [2002b], pp. 41-45, qui analyse les premières années du barrage.

¹⁹⁰ Voir chapitre 4.

¹⁹¹ Selon Saïd Ali Coubèche, c'est Paul Marill qui s'occupait de cet aspect. Il n'évoque pas le contrôle et les expulsions, pour lui *«les habitants s'étaient massivement enfuis»* (Dubois (Colette), Pénel (Jean-Dominique) [2006], p. 249).

¹⁹² ANOM, 4E6/1, dossier «Correspondances diverses (1928-1950), lettre du commandant de cercle au gouverneur, 11/8/1942.

¹⁹³ ANOM, 4E6/1, dossier «Correspondances diverses (1928-1950)», lettres des 5 et 9/8/1942.

¹⁹⁴ ANOM, Contrôle 816, mission Carle, rapport 2, 6/3/1961, pp. 3-4.

¹⁹⁵ ANOM, Contrôle 816, mission Carle, rapport 1, «Très secret», 6/3/1961, p. 2.

suscité par les contrôles multiples de la gendarmerie effectués en vue de refouler les étrangers en situation irrégulière» et les risques consécutifs d'agitation sociale.

Les 25 et 26 août 1966, le général de Gaulle, alors président de la République, fait une escale à Djibouti lors d'un voyage en Ethiopie. A cette occasion, les autorités du territoire – administratives, politiques et militaires – sont mobilisées pour faire de ce séjour un succès et montrer l'attachement des habitants à la France en général, et à Charles de Gaulle en particulier ¹⁹⁶. En réaction, des opposants au gouvernement local, dirigé par Ali Aref – mis en place et très fortement soutenu par l'administration – tentent un coup d'éclat le 25. Ils arborent quelques banderoles sur le passage du cortège présidentiel, demandant l'indépendance totale et immédiate du territoire. Un «dispositif de sécurité» est alors mis en place, causant officiellement trente-six blessés parmi les forces de l'ordre et dix-neuf chez les manifestants.

Le lendemain, l'administration met en œuvre un «*dispositif de rétablissement de l'ordre et de protection de la ville européenne*». Le matin, deux manifestants sont tués. Puis les forces de sécurité sont débordées et ne parviennent pas à contrôler les passages au Bender, entre la «ville indigène» et la place Lagarde, où le général de Gaulle doit prononcer un discours public. A partir de 16h30, les trois mille personnes qui se trouvent sur la place sont dispersées par l'armée en quarante-cinq minutes. Le barrage du Bender est renforcé par les forces de police et les unités de la Légion étrangère, normalement stationnées à Holhol et Ali-Sabieh, appelées en renfort. Elles bloquent une foule évaluée à cinq mille personnes. Les affrontements font un mort et quarante-six blessés dans le service d'ordre, trois morts et deux cent trente-huit blessés parmi les manifestants ¹⁹⁷.

Les jours suivants une chasse aux opposants est organisée dans la ville indigène, placée sous couvre-feu, et particulièrement dans les quartiers soupçonnés de soutenir l'opposition, assimilée aux Somalis. Plusieurs milliers de personnes sont amenées à Loyada et «refoulées» en Somalie. Lorsque le président de la République repasse à Djibouti en revenant d'Ethiopie le 28 août, aucune manifestation d'opposition n'a lieu dans une ville quadrillée par les forces de l'ordre.

Cependant malgré, ou à cause de la répression, la situation reste très tendue, de nombreux incidents se produisent. Les expulsions continuent, mais sont insuffisantes à rétablir l'ordre. Le 5 septembre 1966, alors que les dockers viennent de se mettre en grève et bloquent le port, le haut-commissaire Compain demande au Ministère l'autorisation de mettre en place une structure de contrôle autour de l'agglomération de Djibouti, reprenant un projet militaire antérieur aux événements :

¹⁹⁶ Le lien entre la classe politique de la CFS et le gaullisme est important après la Seconde Guerre mondiale et particulièrement sous la V^e République. Ali Aref est très proche des responsables Français après 1958, de Jacques Foccart en particulier (Dubois (Colette) [2002b]). En 1974, Ali Aref déclare : «*La véritable transformation qu'a connue le TFAI depuis 1958 est le fruit de la politique conçue par le Général de Gaulle et poursuivie par Georges Pompidou. C'est pour cela que nous avons soutenu Jacques Chaban-Delmas*» (CAC, 940163/54). Selon les analystes, la chute d'Ali Aref est liée à l'élection à la Présidence de la République de Valéry Giscard d'Estaing (Dubois (Colette) [2002b], Gascon (Alain) [2005]), bien que ce soit Pierre Messmer qui a enclenché la marche vers l'indépendance en novembre 1975.

¹⁹⁷ CAC 940163/8, «Evénements août 1966», contient le récit de ces journées par l'administration.

«Lors du passage Ministre d'Etat à Djibouti en Mai 1966, je lui avais soumis des propositions écrites pour la réalisation d'un obstacle passif autour ville de Djibouti afin de réduire efficacement immigration clandestine. Ministre d'Etat avait alors donné son accord de principe mais avait demandé que l'opération soit précédée d'une préparation psychologique appropriée des populations. Compte tenu évolution situation ces derniers jours, présence confirmée à Djibouti nombreux étrangers en situation irrégulière arrivés très récemment et vœux exprimés par toutes les tendances de l'opinion pour retour rapide au calme et élimination des perturbateurs étrangers, j'estime l'occasion propice et je demande autorisation faire procéder hors crédits à mise en place obstacles prévus par forces armées. Coût serait de l'ordre de 42 000 francs métropolitains»¹⁹⁸.

Le 7 septembre, après avoir obtenu l'aval de Pierre Angeli, directeur de cabinet du ministre, Pierre Brasseur, directeur des TOM au ministère, envoie un télégramme bref au haut-commissaire :

«A déchiffrer vous même. Référence votre TO 68 du 5 septembre autorisation mise en place obstacles prévus par forces armées accordée»¹⁹⁹.

Le 10 septembre arrive le nouveau haut-commissaire, Saget, et le 13 septembre :

«une bande d'environ 600 personnes tente de faire irruption dans la ville européenne. (...) Ils mettent à sac trois postes de gendarmerie de l'agglomération autochtone, dont deux sont incendiés.

La nécessité d'assurer la sécurité contraint alors à renforcer les mesures d'ordre; il est décidé à partir du 14 septembre :

- d'instituer un couvre-feu à 19 heures;
- d'établir un barrage isolant la ville;
- de ratisser les quartiers indigènes pour refouler les étrangers;
- de supprimer l'importation et la vente du kath»²⁰⁰.

Le 14 septembre 1966 est mis en place un «barrage isolant la ville, comportant trois points de franchissement contrôlés»²⁰¹. Parallèlement, un «ratissage» général de l'agglomération est organisé (voir *supra* p. 366). Le seul texte officiel autorisant ces pratiques est l'arrêté n° 1478 du même jour :

Art. 1^{er} - Tout rassemblement de plus de cinq personnes ainsi que toute réunion sont interdits sur toute l'étendue du Cercle de Djibouti.

Art. 2 - Le couvre-feu est établi de 19 heures à 5 heures du matin à compter du 14 septembre 1966 dans la partie de la Ville de Djibouti délimitée comme suit :

- avenue Roosevelt;
- avenue de Brazzaville;
- boulevard de Gaulle (exclu);
- place Farah Had (exclue);
- route de l'aéroport jusqu'au passage à niveau du stade (exclue);
- oued Ambouli jusqu'à la mer;
- côte jusqu'à son intersection avec l'avenue Roosevelt.

Art. 3 - Pendant la durée du couvre-feu, les Forces chargées du maintien de l'ordre feront, après sommations réglementaires, usage de leurs armes sur tout individu circulant dans la zone définie à l'article 2.

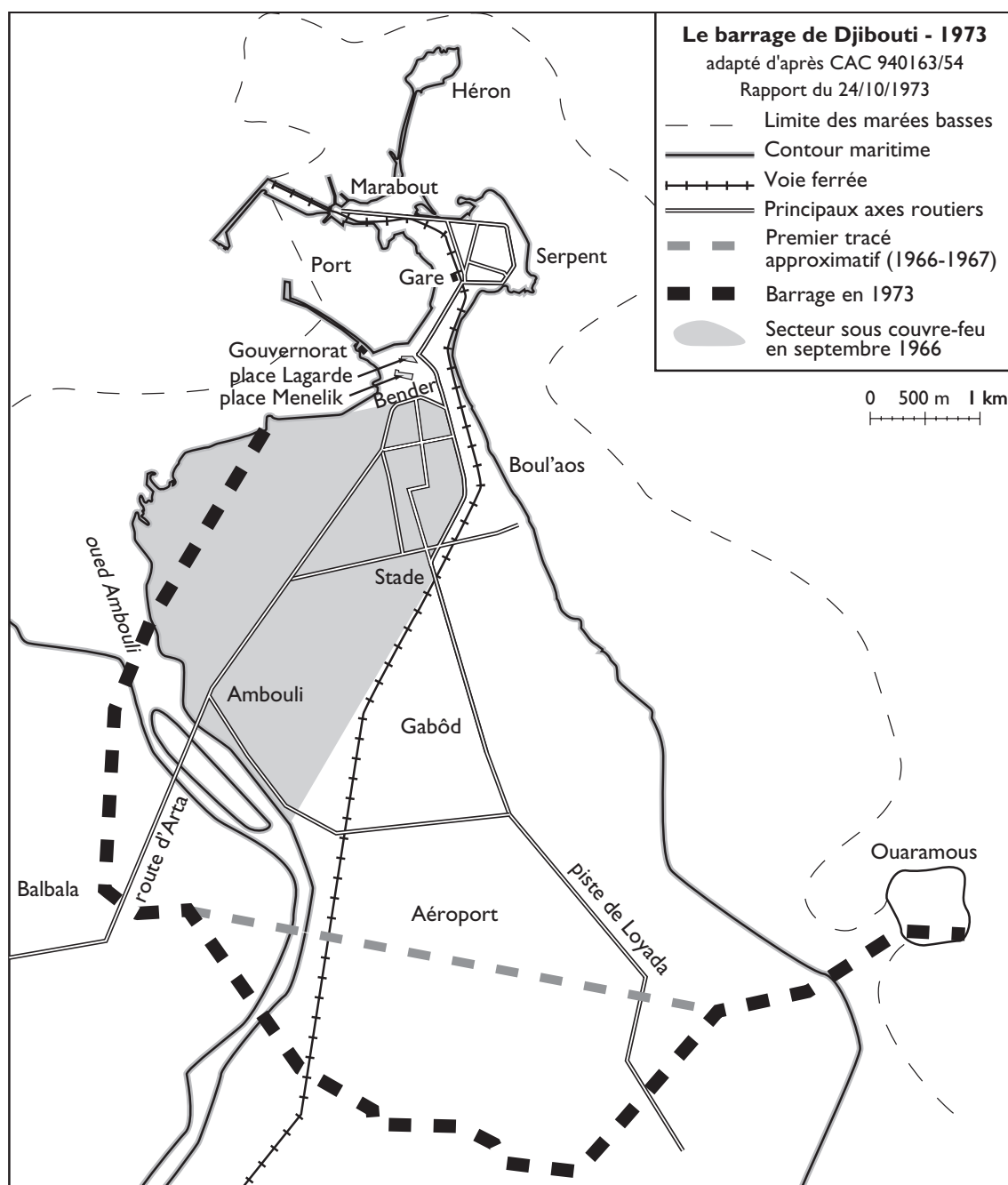
L'espace ainsi défini pour l'application du couvre-feu n'est pas très précis, car entre le passage à niveau du stade et l'oued Ambouli, plusieurs chemins sont possibles, incluant ou non le village d'Ambouli dans la zone concernée.

¹⁹⁸ CAC, 940163/8, télégramme du haut commissaire au ministère, 5/9/1966.

¹⁹⁹ CAC 940163/31, dossier «Télégrammes», Medetom à haut-commissaire, 7/9/1966.

²⁰⁰ CAC 940163/30, note sans date (probablement fin septembre 1966) ni signature.

²⁰¹ CAC 940163/31, dossier «Télégrammes», haut-commissaire à Medetom, 14/9/1966. On peut noter que «Au mois de juin 1949, (...) l'administration établit un barrage de sentinelles sénégalaises entre les quartiers issas et gadaboursi.», Oberlé (Philippe) [1971], p. 125.



Dès le 16 septembre, un arrêté décale le début du couvre-feu à 21 heures, puis à 22 heures le 19 septembre, et enfin ces mesures sont rapportées par l'arrêté n° 1511 du 23 septembre. Cependant le barrage est maintenu, et même renforcé. A la fin de 1966, deux escadrons de gendarmes mobiles (détachements «Puma») sont envoyés en CFS, puis une compagnie d'infanterie de Marine (une centaine d'hommes) en janvier 1967, enfin deux autres escadrons de gendarmes mobiles en mars 1967 ²⁰². En février 1967, une partie du barrage est détruite par les pluies, mais il est continuellement reconstitué. Il faut attendre mai 1967 pour que la pression militaire diminue : *«réduction puis suppression du couvre-feu, du barrage du Bender, allègement des consignes de tir sur le barrage extérieur, renonciation aux bouclages de quartiers»* ²⁰³; les renforts militaires et trois escadrons de gendarmerie sont renvoyés en

²⁰² ANOM, 3E3/1, «Situation politique à Djibouti (rapports au ministre) 1966-67».

²⁰³ ANOM, 3E3/1, «Situation politique à Djibouti (rapports au ministre) 1966-67», note sans date (fin 1967), «Le problème des immigrants clandestins».

métropole. La suppression du barrage est envisagée, mais les autorités au plus haut niveau en décident autrement :

«Lors de la réunion du conseil des territoires d'outre-mer ²⁰⁴, le 23 juin 1967, le général de Gaulle, Président de la République, a décidé ce qui suit : "l'expulsion des étrangers somalis sera poursuivie méthodiquement, le barrage autour de Djibouti sera reconstitué et renforcé". Ces instructions ont été exécutées et maintenues en vigueur depuis lors» ²⁰⁵.

De mai à novembre 1967, mille cent cinq personnes sont officiellement expulsées de la ville de Djibouti, hors du TFAI vers la Somalie ou l'Éthiopie ²⁰⁶.

À la fin de 1969, l'existence du barrage est mise en question localement, en particulier par les militaires qui trouvent la charge lourde, et s'inquiètent peut-être également des aspects juridiques (voir *infra* p. 377). Le général Tence, commandant supérieur des forces au TFAI, écrit en octobre à son ministre que *«le barrage a rempli de façon assez efficace le rôle qui lui était assigné»,* mais il *«estime que le maintien de ce barrage affecte gravement le moral de nos troupes»* ²⁰⁷. Peu après, le ministère des DOM-TOM s'inquiète auprès du haut-commissaire, Dominique Ponchardier, car selon le ministre de la Défense

«vous seriez favorable à la suppression du barrage qui entoure la ville de Djibouti. (...) Compte tenu en effet de la situation extérieure au territoire, il me paraît impensable que cet ouvrage puisse être supprimé sous peine de voir la ville de Djibouti rapidement envahie par une foule d'immigrants clandestins somaliens dont vous ne pourriez avoir le contrôle et dont la présence en ville ne manquerait pas de recréer les conditions qui ont amené les émeutes de 1966 et de 1967» ²⁰⁸.

Deux jours plus tard, le haut-commissaire informe le ministère en novembre 1969, qu'après en avoir parlé avec le général Tence, ils sont *«convenus de dire que si dans un avenir lointain, et après un recensement des populations, il pouvait être envisagé de reconsidérer l'existence du barrage, dans l'immédiat par contre la situation dans les pays voisins comme la crise économique en ville de Djibouti imposait de maintenir une stricte vigilance et de renforcer le dispositif existant»* ²⁰⁹.

²⁰⁴ C'est le ministre des Armées, Pierre Messmer, opposé au maintien du barrage, qui a mis le sujet à l'ordre du jour de cette réunion par un courrier d'avril 1967 (SHAT 1R211, cité in Dubois (Colette) [2002b], p. 44).

²⁰⁵ CAC, 940163/62, note sans date ni signature, «Barrage de Djibouti et contrôle des étrangers», 11/1969.

²⁰⁶ Ces événements sont ainsi racontés par Gulelat Gebre Mariam [1973] : *«Because of the continued resistance by the people, France made its move by sending 500 paratroopers into the territory. Then towards the end of 1966 the famous 13th Demi-Brigade of 6050 men of the Foreign Legion which had relevant experience in dealing with native revolts in Algeria arrived at Djibouti to join the 150 navy and 1000 land forces. This big army dealt with the patriots very cruelly. Many of the patriots were killed indiscriminately and some were pushed out to the territory of the Republic of Somalia and Ethiopia. The town was fenced with barbed wire and was divided into sections in order to effectively police the political activities of the natives»* [A cause de la résistance continue du peuple, la France envoya 500 parachutistes dans le territoire. Puis, vers la fin de 1966, la fameuse 13^e demi-brigade de la Légion étrangère, 6050 hommes qui avaient eu l'expérience de la gestion des révoltes indigènes en Algérie, arriva à Djibouti, rejoignant 150 marins et 1 000 fantassins. Cette grande armée traita les patriotes avec cruauté. Beaucoup de patriotes furent tués et certains furent expulsés du territoire en République de Somalie et en Éthiopie. La ville était clôturée de barbelés et divisée afin de contrôler les activités politiques des indigènes], p. 33-34.

²⁰⁷ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», lettre du général Tence au ministère de la Défense, 30/10/1969.

²⁰⁸ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», télégramme, 24/11/1969.

²⁰⁹ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», télégramme de Dominique Ponchardier au ministère, 26/11/1969.

En janvier, le cabinet militaire des DOM-TOM confirme :

«Le ministre d'Etat chargé de la Défense a donné son accord pour que le barrage de Djibouti et la participation des forces armées à son fonctionnement soient maintenus pendant l'années 1970»²¹⁰.

Le haut-commissaire est informé de la décision peu après :

«Au cours d'une réunion interministérielle il a été décidé que la surveillance du barrage serait prolongée jusqu'au 31 décembre 1970 et que la question sera posée à nouveau mais il est vraisemblable qu'à compter de cette date le barrage ne sera plus que gardienné»²¹¹.

La nuance entre «gardienné» et gardé n'est pas expliquée, mais on comprend qu'il s'agit de réduire l'emprise qu'exerce le barrage sur les accès à Djibouti, peut-être également la présence des militaires. Mais, sans que nos sources ne nous expliquent ces décisions, le barrage est finalement maintenu, et même renforcé. Est-ce encore sous l'influence des décisions du général de Gaulle, qui a pourtant quitté le pouvoir, ou de Jacques Foccart ? Le barrage n'est supprimé que quelques années après l'indépendance.

Physionomie du barrage

En mars 1968, le procureur de la République au TFAI informe son ministre de la situation sur le barrage, et en fait une description :

Le "Barrage" d'Ambouli est un réseau de fils de fer barbelés, garni de miradors et parsemé d'engins explosifs, qui ceinture l'agglomération de Djibouti, et comporte seulement deux points de passage : l'un sur la piste de Loyada (frontière somalienne), l'autre sur la route d'Arta, contrôlés par la gendarmerie»²¹².

Un rapport d'inspection de la gendarmerie de 1968 fournit une description du barrage près de deux ans après sa création :

«appuyé à la mer d'est en ouest à hauteur de l'îlot de Warama. Ce barrage est constitué essentiellement par un double réseau de fils de fer barbelés, surmonté de proche en proche de miradors tenus par des militaires en armes. Une piste longe le barrage, permettant d'effectuer des patrouilles continues.

Trois passages obligés permettent la circulation entre l'agglomération Djibouti-Ambouli et l'extérieur :

- au passage de la voie ferrée, où le contrôle est effectué par le personnel de la compagnie de gendarmerie dans les trains, dont la fréquence est d'environ 5 à 6 trains de voyageurs par semaine et un train de marchandise par jour;

- sur la route d'Arta et sur la piste de Loyada par le personnel de l'Escadron Puma assisté d'auxiliaires du groupement.

A chaque poste les personnels de la gendarmerie, qui sont chargés du contrôle des entrées, sont assistés par des militaires, qui assurent la garde et la protection»²¹³.

Mais l'entretien et le maintien du barrage posent des problèmes sans cesse renouvelés. En 1972, une note se félicite que *«la remise en état récente du barrage, dont les installations avaient été emportées précédemment par les inondations dans plusieurs secteurs, a contribué à diminuer les passages»²¹⁴.*

²¹⁰ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», note du contre-amiral Labrousse, chef du cabinet militaire, 27/1/1970.

²¹¹ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», télégramme «à déchiffrer vous-même» du ministère au haut-commissaire, 9/2/1970.

²¹² CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», lettre du procureur de la République au garde des Sceaux, 24/3/1968.

²¹³ CAC, 940163/27, rapport d'inspection de la gendarmerie, colonel Jacques Richard, annexe IV, 6/6/1968.

²¹⁴ CAC, 940163/75, note du 2/8/1972.

En 1973, une «Note concernant le barrage de Djibouti» permet de comprendre sa configuration physique et matérielle :

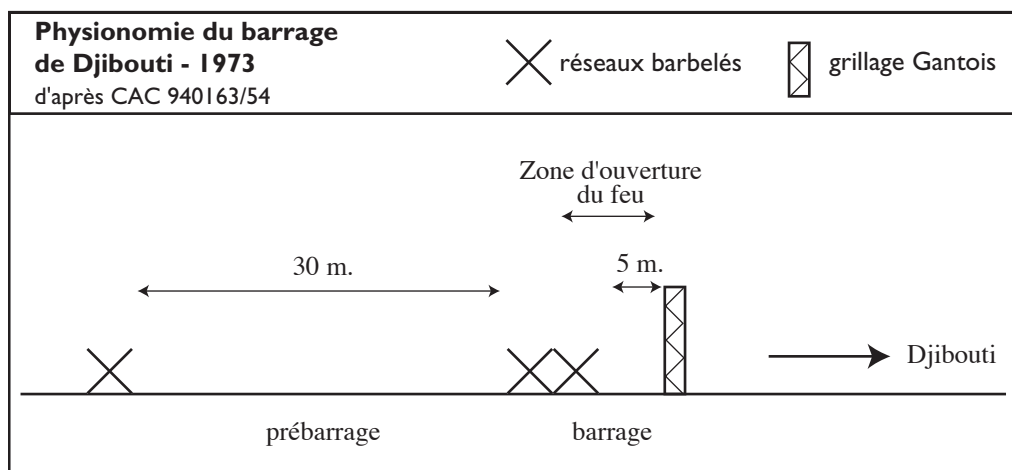
«Le barrage s'étend sur 14 kilomètres au sud du Cap Djibouti, de la mer à la mer entre l'île de Waramous à l'Est et Gaan Maan à l'Ouest.

Il est constitué par des obstacles continus, grillage Gantois ²¹⁵ et réseaux barbelés (...). Des artifices éclairants complètent le dispositif.

Deux entrées contrôlées par la Gendarmerie permettent le passage du train, des véhicules et des piétons (...). 23 postes et miradors jalonnent le barrage. Ils sont tenus par des sentinelles de l'armée.

Contrairement à ce que la presse a avancé à plusieurs reprises, le barrage n'est ni électrifié ni miné. [Note : A sa création, le barrage avait été en partie pourvu de mines anti-personnel. La plupart de ces mines ont été emportées par de violentes pluies suivies d'inondations. Il a été déminé à l'exception d'un panneau côté Djibouti, qui est entouré de barbelés et signalé. Le barrage, en son tracé actuel, n'a jamais été miné]» ²¹⁶.

Le barrage part de l'«île» de Ouaramous, qui ne présente pas de solution de continuité avec le littoral à marée basse. Il rejoint ensuite la route d'Arta en traversant la presqu'île et l'oued Ambouli, de façon à englober toute la partie urbanisée, sauf le bidonville de Balbala. Il retransverse l'oued à son embouchure, et longe la côte, en restant un peu à l'intérieur car le littoral marécageux proche des anciennes Salines ne permet pas une accroche solide au nord-ouest d'Ambouli. Il est agrandi vers le sud dans le courant de l'année 1967 ²¹⁷. Son tracé vise à empêcher tout passage par voie terrestre. A partir de 1967, il n'est plus miné mais, hors des zones équipées de projecteurs, parsemé de «dispositifs éclairants» – en fait des «feux d'artifice» automatiques – dont le départ pouvait blesser des personnes proches. Le barrage n'a, semble-t-il, jamais été complètement éclairé la nuit. En 1973, il présente le profil ci-dessous sur la plus grande partie de son tracé.



²¹⁵ Gantois est une société de fabrication de mailles métalliques, de produits métalliques à base de fils ou tôles. Elle existe toujours : <www.gantois.com>.

²¹⁶ CAC, 940163/54, «Note concernant le barrage de Djibouti» par le bureau d'études du cabinet du haut-commissaire, 24/10/1973, 14 pages, «confidentiel défense», pp. 1-2. Voir aussi une note du haut-commissaire adjoint du 13/3/1973 (CAC, 940163/79) : «Le barrage actuel n'a jamais été miné; le déminage du tracé de l'ancien barrage a été entièrement réalisé, à l'exception d'un panneau de 80m sur 50, situé dans la zone arrière du barrage définitif, côté ville».

²¹⁷ SHAT, IR211, note du général Maillote, 14/6/1967, cité in Dubois (Colette) [2002b], p. 42. Cette note comprend également une description du barrage.

C'est un ouvrage imposant, qui trace une ligne continue d'une cinquantaine de mètres de large sur les quatorze kilomètres de son parcours, soit une surface au sol d'environ 70 hectares. En 1974, une brochure du Front de libération de la Côte des Somalis (FLCS) en fait une description pour mieux le dénoncer :

«Un dispositif dit de sécurité a été installé à Djibouti. Toute la capitale est entourée de barbelés électrifiés avec miradors tous les cent mètres et champs de mines anti-personnel²¹⁸. Cela constitue un barrage très meurtrier. Les habitants des autres régions ne peuvent entrer à Djibouti qu'après un contrôle très poussé et très strict. Ce barrage est un système inhumain qui, sur un même territoire et sous une même administration, sépare les membres d'une même famille, la mère de ses enfants»²¹⁹.

Quelle frontière ?

Dès sa création, la question de la légalité du barrage s'est posée, avec deux problèmes qui mettent en cause son existence, au moins légale. D'abord, la possibilité d'une restriction importante à la circulation des personnes, pouvant aller jusqu'à la mort des contrevenants. Ensuite, les possibilités de poursuites judiciaires contre les réseaux d'assistance aux personnes désirant franchir clandestinement le barrage, les passeurs.

Le 20 septembre 1966, une note de Maurice Levallois, secrétaire général du territoire, estime qu'«un motif tiré de l'ordre public peut être substitué à un texte de loi ou de règlement pour autoriser une limitation des libertés»²²⁰, mais que dès «l'ordre rétabli, cette mesure doit cesser sous peine de constituer une "voie de fait" justiciable des tribunaux»²²¹. Une note du Bureau des études législatives du ministère des DOM-TOM constate en novembre 1966 que «force est bien de reconnaître que [le] support légal et juridique [du barrage] est nul». Il constitue une atteinte à la liberté d'aller et venir, et confie une mission de maintien de l'ordre public à l'armée, alors qu'il n'y a pas de troubles. Il existe donc un risque juridique pour l'Etat et les militaires en cas de plainte : «Ces risques ne sont pas hypothétiques puisque plusieurs individus ont d'ores et déjà été mortellement blessés pour avoir tenté de franchir le barrage»²²². En février 1969, la situation n'a pas changé. Une note des Affaires politiques reprend l'analyse de 1967, et en conclut :

«Les considérations qui précèdent peuvent faire craindre que le Garde des Sceaux, saisi officiellement par nos soins du fond même du problème posé par l'existence du barrage de Djibouti et de la nécessité de lui trouver une solution juridique, ne se trouve dans l'obligation de nous faire savoir que cet ouvrage n'a aucun support légal, ni juridique, et qu'en conséquence l'attention du ministre soit appelée sur les dangers de cet état de fait»²²³.

Mais le barrage est maintenu sans que son support juridique ou réglementaire soit renforcé. Les tribunaux civils ne sont pas saisis des incidents corporels, qui sont classés par la justice militaire.

²¹⁸ Aucun élément dans la documentation administrative consultée ne permet d'évoquer une électrification du barrage lui-même (Dubois (Colette) [2002b], p. 41). Elle aurait été difficile à réaliser, dans un milieu en partie maritime. Il est cependant partiellement éclairé, parcouru donc par un réseau électrique. La note du 24/10/1973 (CAC, 940163/54, citée), parle de 23 miradors, soit environ tous les 500 mètres, et précise que les mines ont été retirées en 1967.

²¹⁹ Brochure du FLCS, distribuée à l'OUA lors d'une réunion à Mogadiscio de juin 1974. Un exemplaire se trouve dans CAC, 940163/54.

²²⁰ Réf. arrêt du Conseil d'Etat, Labonne, 8/8/1919.

²²¹ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», note au haut-commissaire, 20/9/1966.

²²² CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», note de «PAW/LL», 17/11/1967.

²²³ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», note du 20/2/1969.

Les conséquences létales du barrage sont immédiatement évidentes. Dès le 15 septembre, «un homme qui refusait d'obtempérer aux sommations a été tué» et le 17, «une personne n'ayant pas obtempéré aux sommations a été tuée». Le gouverneur estime alors nécessaire de préciser : «J'ai demandé au Général de donner pour instruction à ses troupes, dans le cas où nécessité absolue serait reconnue, de tirer dans les jambes», mais il n'est semble-t-il pas entendu et le lendemain, «une personne qui tentait de franchir le barrage extérieur, n'avait pas répondu aux sommations et s'enfuyait, a été mortellement blessée»²²⁴ alors même qu'elle ne représentait visiblement pas une menace. Ce sont donc des règles d'engagement militaire – et non de police limitées à la légitime défense – qui sont appliquées.

La documentation consultée ne contient pas de données assez précises pour établir un relevé des morts et blessés sur le barrage. Il en survient régulièrement, nous en trouvons des traces éparses. En décembre 1966, il y a au moins deux morts, qui «n'ont donné lieu à aucune intervention ni à aucun commentaire» publics, ce qui montre que tant le barrage que les morts qui en résultent se banalisent²²⁵. Le 13 octobre 1968, une femme est tuée lors du franchissement. Le 28 août 1969, les gardes de la 13^e DBLE ouvrent le feu sur un groupe de sept personnes qui tentaient «de franchir, de nuit, dans la zone de l'oued Ambouli, le barrage»; une est tuée²²⁶.

Des instructions de janvier 1970 du haut-commissaire tentent de limiter la létalité du barrage; elles valident néanmoins le principe des tirs contre les personnes qui tentent uniquement de le franchir, mais pas contre celles qui abandonnent leur tentative :

«En résumé, le feu n'est ouvert que sur des individus qui, n'ayant pas répondu aux sommations, tentent de franchir le barrage en direction de Djibouti, et seulement lorsqu'ils se trouvent dans le barrage proprement dit, ou entre celui-ci et le réseau Gantois»²²⁷.

La note de 1973 détaille les consignes applicables²²⁸, qui connaissent deux modalités réparties en trois «états» : «Ivoire et Saphir» sont des situations dites de «basse intensité», durant lesquelles le tir sur les personnes est limité aux franchissements en direction de la ville de Djibouti :

«Le tir n'est ouvert que lorsqu'il n'est pas possible d'empêcher autrement un ou plusieurs individus de franchir le barrage en direction de Djibouti (...). De jour, le tir n'est ouvert que sur les ou les individus tentant de franchir le barrage (...). Ce tir n'est effectué qu'au fusil (...). Le tir n'est donc jamais ouvert sur un ou des individus tentant de franchir le barrage pour sortir de Djibouti ou ayant renoncé à franchir le barrage (...). Les éléments ayant réussi à franchir le barrage en direction de Djibouti seront poursuivis et arrêtés par tous les moyens à l'exception du tir. (...) De nuit, les consignes sont les mêmes, l'emploi des armes automatiques et le tir en rafales étant cependant admis»²²⁹.

²²⁴ CAC, 940163/31, dossier «Télégrammes».

²²⁵ ANOM, 3E3-1, dossier «Situation politique à Djibouti (rapports au ministre) 1966-67», rapport du haut-commissaire adjoint (Jean Comte), 8/12/1966.

²²⁶ CAC, 940163/31, lettres du haut-commissaire au ministère, 13/4/1969 et 4/9/1969.

²²⁷ Instructions du 24/1/1970, citées dans CAC, 940163/54, «Note concernant le barrage de Djibouti», 14/10/1973, p. 3. Nous n'avons pas trouvé l'original de ces instructions.

²²⁸ Ces trois états sont définis par la directive n° 13/CM-CD, du 25/9/1968 (CAC, 940163/79). Ivoire est un «état instable», Saphir désigne une «situation de tension» et Emeraude une «situation subversive». Enfin Rubis s'applique en cas de «situation insurrectionnelle». «La présente instruction annule et remplace l'instruction n° 62/CM-CD du 15 décembre 1967 concernant le contrôle des personnes dans l'agglomération de Djibouti-Ambouli, qui sera incinérée par ses détenteurs, sans établissement d'un procès-verbal», p. 8. Nous ne l'avons en effet pas trouvée.

²²⁹ CAC, 940163/54, «Note concernant le barrage de Djibouti», 24/10/1973.

La situation «Emeraude» implique des mesures encore plus sévères, tous les franchissements doivent être réprimés. Ils peuvent faire l'objet de tirs à tout moment, y compris en rafale :

De jour - sur le barrage - le tir est ouvert à l'arme individuelle (PA - PM - FSA) sur les individus tentant de franchir l'obstacle (...) dans un sens ou dans l'autre» ²³⁰.

La fermeture totale du barrage, et donc l'isolement de la ville de Djibouti, se produit assez régulièrement. Par exemple après des «*incidents tribaux*» du 25 au 29 mai 1975 ²³¹, «*l'instauration immédiate du couvre-feu, l'isolement de la ville ainsi que l'exécution d'opérations systématiques de contrôle des personnes*» ²³² sont mises en œuvre. 31 078 personnes sont contrôlées en trois semaines, et plus de 1 700 expulsées.

Cette même note conseille de «*donner une existence légale au barrage, car en l'état actuel, le franchir clandestinement ne constitue pas un délit*» ²³³. C'est-à-dire que l'armée, et par moment la gendarmerie également de statut militaire, sont autorisées à ouvrir le feu sur des personnes – risquant de les tuer – alors qu'elles ne sont pas une menace et ne font rien d'illégal.

Dans une lettre au garde des Sceaux en mars 1968, le procureur de Djibouti s'inquiète de la situation de «non-droit» dans laquelle se trouve le barrage. Non seulement il n'est validé par aucune décision législative, mais il se trouve hors du champ de la justice civile : les militaires impliqués dans des «incidents» sont jugés par un tribunal militaire, qui rend systématiquement des non-lieux. En effet, leur reconnaître une responsabilité personnelle ne pourrait que conduire à mettre en cause l'Etat lui-même :

«Aucun texte local n'a consacré l'existence de ce barrage. (...)

Le barrage est placé sous l'autorité militaire, surveillé en permanence par des éléments de la garnison locale, 57^e RIAOM de Légion Etrangère, et plusieurs ressortissants français ou étrangers ont déjà été abattus par balles (10) ou blessés par les engins explosifs (2), la plupart de nuit, alors qu'ils tentaient de forcer le barrage, et pour lesquels le Général Commandant Supérieur a régulièrement rendu, sur avis du Commissaire du Gouvernement près le Tribunal Permanent des Forces Armées de Marseille, des "déclarations qu'il n'y avait lieu à poursuivre"» ²³⁴.

Dès sa mise en place, le barrage fait l'objet de franchissements clandestins, que l'administration tente d'empêcher. Pour cela, elle procède au renforcement matériel du barrage, qui sera plusieurs fois modifié. Elle essaye aussi de tarir à la source les franchissements en arrêtant les passeurs qui s'organisent très rapidement et en les traduisant devant les tribunaux. Cependant la justice ne peut intervenir, puisque ni le franchissement du barrage, ni l'assistance ou l'incitation à le faire, ne correspondent à des délits prévus par la loi, du moins pour les personnes qui résident légalement sur le territoire. Confronté à la libération des passeurs arrêtés et déférés devant le procureur de Djibouti, le ministre des DOM-TOM demande en 1970 l'intervention du garde des Sceaux :

²³⁰ CAC, 940163/54, note du 24/10/1973 citée, annexe 2, p. 8-9. Les mots soulignés le sont dans l'original.

²³¹ Décrits dans Tholomier (Robert) [1977], pp. 43-44. Voir aussi CAC, 940163/25, «1975», rapport du procureur du 9/6/1975.

²³² CAC, 940163/54, note du 16/6/1975.

²³³ CAC, 940163/54, «Note concernant le barrage de Djibouti», 14/10/1973, p. 5.

²³⁴ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», lettre du procureur de la République au garde des Sceaux, 24/3/1968.

«Considérant que le barrage fortifié de Djibouti constitue un élément de la défense du Territoire et qu'il doit être maintenu à ce titre en tant qu'ouvrage militaire, je vous serai très reconnaissant de bien vouloir faire examiner la possibilité d'apporter une solution juridique aux problèmes que pose l'existence dudit barrage»²³⁵.

En réponse, le ministre de la Justice détaille la situation juridique des passeurs, en particulier :

«l'interprétation donnée par le Parquet de Djibouti aux dispositions de l'article 32 du Décret du 2 février 1935. Je crois devoir rappeler que ce texte ne vise que les individus qui ont procuré aide et assistance à un étranger pour l'introduire "dans la colonie" ou faciliter son introduction.

Or, dans la majorité des cas, les passeurs clandestins favorisent, non pas l'entrée dans le territoire français des Afars et des Issas, mais seulement le passage du barrage d'Ambouli qui est situé à l'intérieur même du territoire.

Ces derniers faits échappent donc aux prévisions de Décret du 2 février 1935 et des poursuites exercées conformément à ces dispositions contre les personnes ayant facilité le franchissement du barrage d'Ambouli n'apparaissent pas juridiquement fondées, l'introduction à l'intérieur du Territoire ayant déjà été réalisée.

D'autre part, si l'article 20 du Décret du 2 février 1935 (...) permet au Gouverneur d'interdire (...) l'accès ou le séjour des étrangers dans certaines zones (...) il convient de souligner que les sanctions prévues par l'article 34 pour assurer le respect de ces dispositions ne concernent que l'étranger (...) et non ceux qui lui ont procuré aide et assistance»²³⁶.

Le caractère arbitraire du barrage est donc total : il n'existe pas. En théorie, ceux qui le franchissent, ou aident à le faire, ne sont pas poursuivis, et les auteurs de tirs mortels non plus. En fait, les premiers sont poursuivis pour d'autres motifs, et la gendarmerie procède au démantèlement des réseaux de passeurs. Seuls les tireurs ne sont pas inquiétés.

Efficacité du barrage

Une note de novembre 1969 estime qu'«il importe donc avant tout de maintenir très strictement le fonctionnement actuel du barrage et le contrôle qu'il permet. (...) Il importe d'empêcher de reprendre les activités subversives auxquelles le barrage a apporté un obstacle valable»²³⁷. Cependant, une «fiche de renseignement» de la même période donne à voir des utilisations du barrage auxquelles ses concepteurs n'avaient pas pensé :

«Réactions de la population du quartier 5 (à majorité Gadabourcy) à la suite de l'arrestation de six passeurs clandestins.

Le 5 novembre 1969 vers 20 heures, le Chef du quartier 5, Idress Farah Ollo est venu à la Brigade et s'est renseigné afin de voir où se trouvaient les six personnes arrêtées pour trafic de pièces. Quant (sic) il a appris que les intéressés étaient placés sous mandat de dépôt, nous nous sommes rendus compte que visiblement, il était satisfait et il nous a donné le motif de son contentement.

«Tous les Gadabourcy (sauf bien sûr les membres de leur famille) sont contents que ces individus aient été appréhendés, car ce sont des bandits. Ils profitent au maximum des pauvres gens qui s'enfuient de République Somalie et bien souvent ils se comportent comme de véritables bandits; l'on ne compte plus les affaires de vols et même de viols qui se sont produites à cause d'eux. Souvent ils se mettaient à deux, emmenaient une seule jeune fille vers le barrage et ils abusaient d'elle. D'autres fois ils volaient les économies de la jeune fille. Du fait que les intéressées sont étrangères elles n'ont jamais osé porter plainte.

²³⁵ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», lettre du 15/1/1970.

²³⁶ CAC, 940163/79, «Barrage - Maintien de l'ordre», lettre du garde des Sceaux, ministre de la Justice, au ministre délégué chargé des DOM-TOM, 24/2/1970.

²³⁷ CAC, 940163/62, note sans date ni signature, «Barrage de Djibouti et contrôle des étrangers», 11/1969.

La dernière fois qu'il y a eu des coups de feu sur le barrage, c'est de leur faute, car ils ont dirigé directement les gens sur le lieu qui était gardé et ils ne devaient pas l'ignorer. Après ils ont fait courir le bruit que 'les français étaient des assassins'.

*Leur activité a toujours été connue des membres des Tribus Gadabourcy, mais il faut admettre que nous ne pouvions pas les dénoncer.»*²³⁸.

En 1970, un représentant de la gendarmerie «souligne les limites d'efficacité du barrage, qui, en période de routine, n'offre pas les garanties d'étanchéité voulues»²³⁹, mais en 1971, le haut-commissaire écrit au ministre que «s'il n'y avait un barrage relativement étanche, la ville serait rapidement submergée par le flot des bédouins étrangers qui souhaitent se sédentariser»²⁴⁰. En 1972, l'inspecteur Jacques Robert constate l'inefficacité du dispositif :

*«Malgré le barrage installé en 1967 tout autour de la ville pour endiguer l'invasion, on a enregistré de Septembre 1971 à Juillet 1972, 30 000 entrées dans la ville, pour la plupart de nouveaux venus d'Ethiopie ou de Somalie»*²⁴¹.

Un bulletin d'information militaire de 1973 estime que «le solde migratoire annuel est de l'ordre de 15 à 20 000 immigrants clandestins (...). Le barrage conserve, selon le Commandant Fleutiaux, son pouvoir de dissuasion»²⁴².

La note de 1973 sur le barrage dresse un bilan peu flatteur de l'efficacité du barrage :

«L'on estime, en cette fin d'année 1973, à 45 00 le nombre des immigrés clandestins qui vivent à Djibouti. Dès lors, on est tenté d'en déduire que le barrage n'a pas rempli sa mission. (...)

*Il est vraisemblable qu'à la date de la création du barrage quatre ou cinq mille clandestins vivaient déjà en ville. En six ans, quarante mille personnes, soit une moyenne d'une vingtaine par jour, ont pénétré frauduleusement dans la capitale»*²⁴³.

La même note comprend un recensement officiel des tentatives de franchissement, des morts et blessés, de 1969 aux trois premiers trimestres de 1973, assez contradictoire avec cette analyse. Il met en évidence une augmentation constante des tentatives de franchissement clandestin du barrage (que l'administration désigne comme des «attaques») :

	1969	1970	1971	1972	1973 (3 trim.)
Tentatives réussies	11	37	25	81	92
Tentatives échouées	43	61	111	144	151
Tués	2	1	-	2	3
Blessés	6	5	7	4	17

Tentatives de franchissement et létalité du barrage de Djibouti selon l'administration (1969-1973)²⁴⁴

Un rapport d'août 1973, écrit à la suite de l'arrestation de deux «passeurs», estime que chacun s'occupe d'environ trente «clients» par mois, soit trois cent cinquante par an, et qu'il y a de nombreux passeurs. Si l'on met ces chiffres en relation avec l'accroissement de la population de la ville de Djibouti durant la

²³⁸ ANOM, 4E12/5, «Les allogènes (1966-1976)», rapport 1082/2/FR, 7/11/1969.

²³⁹ CAC, 940163/75, note du 13/2/1970.

²⁴⁰ CAC, 940163/79, lettre du 29/6/1971.

²⁴¹ ANOM, Contrôle 819, rapport de Jacques Robert, *Conditions d'application de la loi du 2 juin 1972 sur l'Etat-civil dans le TFAI*, 11/9/1972, p. 9.

²⁴² CAC, 940163/62, Bulletin de renseignement du cabinet militaire des DOM-TOM, 28/6/1973. Fleutiaux est l'adjoint du chef du bureau d'étude du TFAI.

²⁴³ CAC, 940163/54, «Note concernant le barrage de Djibouti», 14/10/1973.

²⁴⁴ D'après CAC, 940163/54, «Note concernant le barrage de Djibouti», 14/10/1973, annexe 2, p. 13.

même période, il semble que les données du tableau ci-dessus sont largement sous-estimées, sans doute pour atténuer les critiques portées contre le dispositif.

En mars 1974, une note constate que *«depuis le début de l'année (...) on assiste à un accroissement du nombre des clandestins tués ou blessés lors de tentatives de franchissement du barrage»* : cinq personnes ont été tuées. Le rapport ajoute :

«Cette recrudescence des incidents est due à des raisons techniques et aux procédés de franchissement actuellement utilisés. Après avoir été en rupture d'approvisionnement en artifices éclairant bondissant, les unités des forces armées chargées de la surveillance du barrage en ont été à nouveau dotées (...).

Les opérations de franchissement du barrage étaient souvent dirigées par des passeurs professionnels prenant à charge des groupes d'environ une dizaine de clandestins. Ces réseaux de passeurs ont été en partie démantelés par la Gendarmerie (...). Aussi les candidats au passage seraient-ils obligés désormais de franchir seuls le barrage sans les moyens et la connaissance de l'obstacle qu'ont les passeurs. Il faut noter à ce sujet que tous les individus blessés ou tués depuis janvier avaient tenté le franchissement seul, ou par équipe de deux.

Il n'est donné aucune publicité aux incidents survenus sur le barrage, mais ceux-ci sont certainement connus de la population et le danger couru ne semble pas avoir dissuadé les candidats au passage» ²⁴⁵.

La «frontière impossible» du barrage de Djibouti a imprégné les dix dernières années de la colonisation française au sud de la mer Rouge. Cet ouvrage a symbolisé l'arbitraire colonial, érigé sans aucune base légale pour pallier l'incapacité des instances politiques et administratives à remplir leur tâche : répondre aux besoins des populations. Il a marqué un cycle de violence et de confrontation qui a débouché sur l'indépendance du territoire, laquelle n'a pas empêché son maintien encore quelques années.

Son arbitraire, le mépris de l'état de droit qu'il manifeste, ne pouvait qu'ouvrir la porte à d'autres débordements, qui mettent en évidence les contradictions du système colonial finissant. Ainsi, lors d'un passage à Djibouti du secrétaire d'Etat aux DOM-TOM, deux opposants politiques ²⁴⁶ sont interpellés afin de prévenir d'éventuels troubles. Libérés, ils portent plainte, suscitant l'embarras du procureur qui se retourne vers sa hiérarchie. En conséquence, le 5 juillet, le garde des Sceaux écrit au secrétariat d'Etat aux DOM-TOM :

«Je vous serais très obligé de bien vouloir m'indiquer dans les meilleurs délais possibles les textes législatifs ou réglementaires qui ont servi de fondement à la décision prise par M. le Haut Commissaire de la République d'éloigner sous le sceau "confidentiel-défense" quelques suspects à l'occasion de la visite effectuée à Djibouti du 1^{er} au 3 mai 1975 par M. le Secrétaire d'Etat aux Départements et Territoires d'Outre-Mer» ²⁴⁷.

On ne peut que se demander dans quelle mesure ce remplacement du dialogue politique par la force simple et finalement inefficace a marqué la création de la République de Djibouti. Ce serait une des explications aux débordements et violences qui entachent les premières décennies de son indépendance.

²⁴⁵ D'après CAC, 940163/54, «Bulletins de renseignement», rapport du 19/3/1974.

²⁴⁶ Mohamed Kamil Ali et Mohamed Moussa Chelem.

²⁴⁷ CAC, 940163/25, «1975», lettre du 5/7/1975.

Chapitre 7

Franchissements et détournements de frontières

Après avoir étudié la réalisation et la mise en œuvre de nombreuses frontières et limites djiboutiennes, nous allons consacrer ce dernier chapitre à la façon dont ces frontières sont franchies et longées durant l'ensemble de la période étudiée. Cela nous permet d'en avoir une vision transversale et de croiser les thèmes que nous avons étudiés précédemment. Les premiers franchisseurs sont les nomades et éleveurs, lors des transhumance en particulier, mais les circulations commerciales – caravanes, routes, chemin de fer – si elles peuvent créer ou étendre des frontières, en franchissent également. Ces passages et fabrications interfèrent également avec la vie des individus, nous en étudierons trois exemples. Enfin le territoire djiboutien existe aussi car il se longe et se traverse, par son prolongement à travers la mer qui l'ouvre au Monde. Il est alors lui-même frontière.

7-1 – Frontières nomades

Nous commençons par l'étude d'une frontière paradoxale, celle des nomades. En effet, le nomadisme semble une notion incompatible avec les frontières, que paraissent franchir les nomades. Selon Florence Boyer, la société nomade n'est pas organisée autour de la relation entre frontière et pouvoir, mais autour du déplacement et de la mobilité; la frontière nomade ne pourrait pas être représentée sur une carte :

«Si la limite constitue une trace de la distinction, la frontière impose cette trace puisqu'elle est étroitement associée au pouvoir.

Toutefois, ces différents constats renvoient à des modes d'appropriations et de représentations particuliers de l'espace, modes que nous qualifierons de sédentaires. Or, il est des groupes sociaux qui s'organisent et se construisent autour de la mobilité. Ainsi les populations nomades ont fait de la mobilité non seulement une pratique mais aussi un principe organisateur (...). Les groupes nomades utilisent-ils la notion de frontière ? Quel sens prend-elle alors ? (...)

La succession [des cycles] peut apparaître comme un premier niveau de frontière (...). Cependant cette frontière est difficilement matérialisable. Elle repose sur la reconnaissance commune de cet ensemble de pratique et de représentations de l'espace et du temps. Elle est plus de l'ordre de la représentation et de l'idéologie (...) que de l'ordre de la borne ou de la ligne visible et matérialisée»¹.

Cependant il existe des frontières auxquelles les nomades sont confrontés. Elles peuvent avoir plusieurs formes : nationales, administratives, coutumières... Dans tous les cas, elles imposent des contraintes à ceux qui les parcourent et les franchissent dans leur vie pastorale. Mais les nomades peuvent aussi

¹ Boyer (Florence) [2007], pp. 192 et 195.

intervenir sur certaines frontières. Ceci nous amène à deux questions : quel sens et quelles conséquences peuvent avoir les frontières sur les nomades ? Quelles sont les frontières des nomades ?

Nous n'évoquerons pas les autres frontières nomades – plus immatérielles bien qu'elles puissent parfois avoir des représentations cartographiques – qui sont évoquées dans des études sur le nomadisme sahélien : frontières poétiques, rêvées, de génération, de répétition...².

Frontières et nomades

Une des motivations principales des militaires français – qui, à partir des années 1930, organisent l'avancée vers l'est de la frontière de la Côte française des Somalis – est le contrôle du territoire et des nomades (voir chapitre 3-1). Leur objectif est de mettre fin aux agissements des nomades «turbulents» en imposant un strict contrôle sur les mouvements des troupeaux et des groupes de pasteurs.

Un groupe Afar 'Asahyammára est rapidement identifié et particulièrement visé : les «Olotos» (Ulu'tó)³. En 1943, le capitaine Emile Gory, alors commandant du peloton méhariste du Hanlé, estime que ce groupe est hostile depuis «*la mort de l'Oloto Gabaad Hassan en 1936*»⁴. De son côté, Edouard Chedeville, à la même époque, date le début du conflit de 1934, avec la mort de deux Ulu'tó à «Garbès» (Garabbayis), dont il précise qu'ils «*avaient provoqué le P.M. (qui de son côté y a été un peu fort)*»⁵.

A la suite des incidents de 1941 – évoqués au chapitre 3-1 – et en application du statut de l'indigénat, des sanctions collectives sont appliquées aux Ulu'tós, condamnés à une amende de 36 bœufs et 50 chameaux, ainsi qu'à la restitution d'armes qu'ils auraient emportées. Plusieurs négociations en janvier 1942⁶, à la fin de 1942, puis en 1943⁷ et en 1944, ne permettent pas d'obtenir la soumission de ce groupe. Durant cette période, un conflit très violent est mené contre cette tribu : les militaires organisent razzias et confiscations d'animaux⁸. Au point qu'après avoir, en septembre 1943, approuvé le principe de

² Par exemple, l'intervention de Dominique Casajus sur des itinéraires dans la poésie touarègue, lors des journées d'études «Conception de l'espace et appropriation du territoire en Afrique jusqu'au XIX^e siècle», Ivry, 6/2008, ou Boyer (Florence) [2007].

³ Morin (Didier) [2004] : «*les Ulu'tó-k Seká ont opposé une vigoureuse résistance à la pénétration française dans le Hanlé*», p. 271.

⁴ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1929-1942», «Notes sur la nomadisation des Assahyamara dans le cercle de Dikhil et plus particulièrement sur la venue des troupeaux du sultan de l'Aoussa dans la plaine du Henlé», 16/9/1943. Selon Chedeville (ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», consignes du 28/8/1943, dans le rapport du 16/7/1944), «*Gabbad Hassan Saïd est mort de sa belle mort, quoi qu'il eut peut-être été passé à tabac à Téao avant son incarcération*».

⁵ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», consignes du 28/8/1943, dans le rapport du 16/7/1944. Dans ce même rapport, Chedeville fait un décompte des «*victimes côté Yayyo Mahammad*» et des «*victimes côté franco-adohyamara*», identifiant ainsi clairement deux groupes antagonistes, un français et un éthiopien, et y incorporant des divisions autochtones. Il attribue dans ce décompte, destiné à calculer un éventuel «prix du sang», la même valeur aux miliciens qu'aux autres indigènes.

⁶ ANOM, 2E7/2, «Renseignements divers (1941-1955)», bulletin de renseignement n° 34, 25/1/1942.

⁷ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», rapport de septembre 1943, 4/10/1943.

⁸ Par exemple, ANOM, 2E7/2, «Renseignements divers (1941-1955)», évoque une razzia de chèvres Oloto par la Section nomade du Henle (Bulletin de renseignement n° 39, 1/3/1942), une razzia de vaches par la SNH, et de bovins par le lieutenant Müller (Bulletin de renseignement n° 49, 10/5/1942). ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», rapport du capitaine Bonnefoy, 14/2/1944 : «*Quelques Oloto continuent à venir chez nous. Ils se sont fait razzier quelques troupeaux de petits ruminants par le PMH et par le chef du poste de Badilto*». En fait, il s'agit de 22 chèvres et 4 chameaux le 22 janvier, 68 chèvres le 21 et 76 «petits ruminants» le 31. La note de Chedeville du 28/8/1943, citée, fait un décompte précis des razzias. Certains des animaux capturés ont été mangés, d'autres sont conservés, les derniers ont été rendus.

l'interdiction de pénétrer en CFS signifiée aux Ulu'tós ⁹, en mars 1944, le gouverneur Saller s'inquiète des débordements de militaires, dans des courriers adressés au commandant du cercle, le capitaine Gustave Bonnefoy :

«Je tiens à vous signaler que les amendes en bétail prélevées par vos subordonnés sur les tribus Oloto sont exagérées. Notre territoire est interdit formellement aux Oloto jusqu'au jour où ils accepteront de se soumettre à nos lois et de payer les amendes qui leur ont été infligées. Mais le but poursuivi n'est pas de maintenir l'état d'hostilité dans lequel ces tribus vivent actuellement. Notre intention doit être, au contraire, de faire cesser pareille situation et d'attirer ces tribus à nous. Il ne faut donc pas laisser à n'importe qui l'initiative des sanctions à infliger en cas d'infraction aux prescriptions que nous imposons, encore moins autoriser le chef du poste de Badilto à pratiquer des razzias».

«Je ne vois pas la nécessité de razzier les troupeaux, de faire la même chose que les "sauvages" que nous voulons amener à d'autres conceptions» ¹⁰.

Mais ces pratiques continuent, comme le signale le gérant du consulat de France à Harar, Monod-Herzen, en septembre 1944, à propos d'une plainte de l'Awsa «concernant des bestiaux de sa tribu pris par les hommes du capitaine Gay, commandant le cercle de Dikil» ¹¹. En septembre 1945, après qu'un arrêté confirme la sanction prise à leur rencontre ¹², les Ulu'tós remettent 36 bœufs, ce qui entraîne une détente. En 1946, alors commandant du cercle de Dikhil, le capitaine Grollemund, précise au nouveau gouverneur, Siriex :

«Les Olotos, qui se trouvent sous l'obédience du Sultan Ali Mira de l'Aoussa, ont réglé tous leurs différends avec les Assyamara et Adoyamara sujets français et, en signe d'amitié, ont été autorisés depuis l'année dernière à pâturer dans le Hanle, la partie nord des Dakka (...) et sur les hauts de Gamarrès» ¹³.

Un autre groupe est aussi interdit d'accès au territoire durant les années 1940 : les 'Adkaltó ¹⁴ auxquels l'administration reproche des razzias d'animaux et le meurtre d'un petit garçon en 1943, au sud du lac Abhé. Mais, contrairement aux Ulu'tós, ce groupe n'est pas entré en conflit armé avec les autorités coloniales. Les Ulu'tós, eux, représentent une véritable force militaire, alors estimée entre 300 et 400 fusils, c'est à dire comparable aux effectifs français sur place ¹⁵, ce qui explique aussi la vigueur et la durée de l'affrontement.

En 1943, une note de Chedeville, montre ce que produit la création frontalière :

«Lorsque des Adohyamara vont en Aoussa, même des notables, ou des okkal rétribués par nous, le sultan ne se fait pas faute d'exercer sa justice à leur égard. Nous n'avons jamais protesté contre ce fait. Mais il convient au cas où un accord serait envisagé, de lui faire

⁹ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», lettre du gouverneur Saller au commandant du cercle de Dikhil, 27/9/1943 : «Pour l'autorisation d'entrée des Oloto, je suis entièrement d'accord pour les conditions que vous leur avez imposées; nous ne pouvons admettre qu'ils rentrent impunément chez nous sans avoir auparavant acquitté les amendes qu'ils ont encourues et accepté la reconnaissance définitive de notre autorité».

¹⁰ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», lettres des 1^{er} et 22/3/1944.

¹¹ ANOM, 2E7/2, «Renseignements divers (1941-1955)», lettre du 4/9/1944. Gay a remplacé Bonnefoy en avril.

¹² JO CFS, arrêté du 29/9/1945, pris en application d'un décret du 15/11/1924 qui prévoit que : «Lorsque des faits d'insurrection sont l'œuvre d'une collectivité, le Gouverneur peut imposer à cette collectivité une contribution en espèce ou en nature, cette sanction est prononcée par arrêté pris en Conseil de Gouvernement après avis du Procureur de la République».

¹³ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1946-1950», lettre du 27/10/1946.

¹⁴ Selon Morin (Didier) [2004], ils «sont présents chez les (...) Ulu'tó-k Modaytó», p. 80. Pour l'administration, il s'agit alors d'un groupe particulier.

¹⁵ En 1941, le peloton méhariste du Hanle compte 150 hommes, plus 80 partisans.

*bien préciser que toutes les personnes présentes chez nous, même les gardiens de ses troupeaux, et lui-même au besoin, sont de même soumis à notre police et à nos lois. (...) Yayyo Mahammad [le sultan de l'Awsa] prétend que sa souveraineté s'exerce partout où sont ses gens, à l'exclusion de la nôtre, tout accord doit donc préciser son renoncement à une telle prétention».*¹⁶

Sous couvert de circulation, c'est bien du pouvoir exercé par l'administration sur les individus qu'il s'agit. Cette domination se marque par des contraintes régaliennes : identification des individus et prélèvement de l'impôt avec, en 1944, les débuts d'une taxe de capitation sur les nomades¹⁷. Il faut plusieurs années pour que cet impôt soit effectivement perçu¹⁸. Au début, l'administration, afin d'en imposer le principe, lie le recensement qui en est la base¹⁹ à des distributions de subsides. Mais les nomades se méfient, comme le signale le commandant du cercle de Dikhil en janvier 1947 :

*«Depuis qu'il est question simultanément de recensement et de levée d'impôts pour 1946, à l'occasion de la délivrance des cartes d'alimentation à chaque bédouin, aucun d'entre eux ne s'est présenté au Chef-lieu du Cercle pour y toucher sa ration»*²⁰.

En 1945, les nomades payent également un impôt en nature sur les troupeaux, d'un centième²¹. En 1947, la capitation semble entrer dans les mœurs, même les Issas qui étaient particulièrement réfractaires commencent à s'y soumettre. A partir de 1950, la capitation est remplacée par un impôt indirect : la «taxe intérieure de consommation», instituée avec la création du franc-Djibouti²².

Frontières de nomades

Les groupes pasteurs de la CFS effectuent une migration sur un axe est-ouest au cours de l'année²³. Ils paraissent ainsi se rapprocher des nomades sahéliens, par exemple la description qu'en fait Florence Boyer :

«Le nomadisme pastoral apparaît a priori comme un mode de vie pouvant entrer en contradiction avec la notion de frontière, frontière entendue au sens de ligne à l'intérieur de laquelle s'exerce le pouvoir, la souveraineté d'un Etat ou d'un groupe social. L'espace du pastoralisme s'apparente à un espace linéaire, ensemble de lieux reliés entre eux par des itinéraires, des routes. Ces lieux sont occupés de manière saisonnière par différents acteurs. Cependant, d'une saison à l'autre, les lieux – comme les itinéraires – sont

¹⁶ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», et 2E7/2, «Renseignements divers (1941-1955)», transmission du 22/9/1943.

¹⁷ ANOM, Contrôle 811, mission Dimpault, rapport 6, 21/3/1945. En 1943, lors du passage de consignes du poste de Dikhil, Chedeville signale : «Les populations ne payent pas d'impôts, sauf la patente pour les commerçants» (ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», 3/9/1943).

¹⁸ Cet impôt, qui n'est payé que par les hommes, s'élève à 25 francs par personne pour les habitants de l'intérieur (40 francs à Djibouti). Au total, la capitation représente 4% de la recette des impôts directs de la colonie (ANOM, Contrôle 811, Mission Dimpault, rapport 6, 21/3/1945).

¹⁹ Le recensement permet l'imposition, mais l'imposition valide le recensement, comme le montre cette instruction de Müller, alors chef des Affaires politiques de la CFS : «L'impôt étant l'un des principaux moyens pour établir un recensement correct et un contrôle des bédouins, il y a lieu d'en maintenir le principe, quoique la rentrée des fonds correspondants soit insignifiante» (ANOM, 1E1/1-5, «Rapports mensuels 1932-1949», lettre du 8/5/1947).

²⁰ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», rapport de janvier 1947.

²¹ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», bulletin du 28/4/1945. Ali-Mirah, sultan de l'Awsa à partir de 1944, prélève également une taxe : «J'ai ajouté la levée annuelle de la zakat sur les biens. (...) Je n'ai jamais été empêché de le faire par l'administration française qui pourtant ne l'ignorait pas» (Aramis Houmed Soulé [2005], p. 81).

²² Mohamed Omar Ibrahim, *La fiscalité de Djibouti. Diagnostic et perspectives de 1900 à 2000, un siècle d'évolution*, Université Paris I, thèse de doctorat sous la direction de Bernard Castagnède, 2008, 607 p. Saïd Ali Coubèche raconte cette transformation (Dubois (Colette), Pénel (Jean-Dominique) [2006], pp. 273-276).

²³ Voir une carte des transhumances contemporaines en République de Djibouti dans Pigué (François) [1998], p. 48.

identiques et propres à un groupe. L'unité spatiale repose ainsi sur la succession, la répétition des passages dans les mêmes lieux. (...) Chaque groupe possède son propre espace de parcours, espace frappé d'exclusivité» ²⁴.

C'est ce modèle que connaissaient les fonctionnaires, militaires en particulier, qui ont organisé l'occupation du territoire. Le symbole de cette vision est la création des «pelotons méharistes» en 1928 (voir chapitre 3-1). François Piguet, qui a étudié la sédentarisation de nomades en Afrique orientale, décrit le nomadisme dans la Corne, sur des territoires dont la propriété est collective, au moins chez les Afars :

«Dans la Corne de l'Afrique (...) les mouvements des troupeaux, le plus souvent orientés d'est en ouest et inversement, constituent une véritable transhumance que l'on peut qualifier de nomadisme altitudinal. (...)

L'espace de pâturage d'une tribu nomade afar est (...) une propriété commune dont l'exploitation et la jouissance sont réservées à ses seuls occupants (...).

La tribu se compose de tous les Afars descendants ou censés descendre d'un ancêtre commun» ²⁵.

A partir du milieu des années 1930, les administrateurs commencent à analyser les migrations nomades – transhumances pastorales organisées sur un rythme annuel –, distinguées des opérations «militaires» («rezzou», «razzia», «goum»...), qui servent à l'appropriation par la force de ressources (bétail, terrains ou femmes) ou la vengeance. En septembre 1943, le capitaine Gory ²⁶, qui commande alors la «section nomade du Henlé», rédige une note «sur la nomadisation des Assahyamara dans le cercle de Dikhil et plus particulièrement sur la venue des troupeaux du sultan de l'Aoussa dans la plaine du Henlé» ²⁷ dans laquelle il décrit les déplacements des éleveurs :

« L'Aoussa [note 2 : Ou plus exactement la région Aoussa-Kalo, qui forme une seule et même plaine dont le Kalo est la partie la plus marécageuse] est, en saison pluvieuse, soit de Juillet à Novembre environ, un enfer marécageux où sévissent les moustiques et les taons, transmettant du paludisme aux hommes et de la trypanosomiasse ²⁸ aux troupeaux (...). Pendant la même saison, au contraire, (...) le Hanlé, quoi que très chaud (...) fournit un pâturage particulièrement favorable aux bœufs. Les moustiques y sont d'un nombre supportable et les taons assez peu nombreux. (...)

En saison sèche, tout change. (...) Le Hanlé, tout jauni, n'a plus à espérer qu'une ou deux crues de son oued descendu des plateaux Issas - crues qui, bon an mal an, arrivent à empêcher de mourir de faim les troupeaux qui y nomadisent de mars à juin. Quant à l'Aoussa, l'eau permanente de l'Aouache et des lacs Oddouma, Eïta, etc. y entretient en tous temps une verdure très nettement supérieure. Les insectes sont alors beaucoup moins redoutables. (...)

Le Gobad, quoi que bien pourvu en point d'eau, n'offre qu'une assez faible quantité de fourrage, d'ailleurs en quantité [probablement qualité] médiocre. Il ne présente rien de comparable à la dépression de Rareïta, dans le Hanlé, qui reste l'ultime ressources de nos tribus affamées pendant les mois de mars à juin. De même que les Assahyamara ont besoin de l'Aoussa en saison sèche, de même les Adoh[y]amara ont besoin du Hanlé pendant la

²⁴ Boyer (Florence) [2004], pp. 193-194 et 194.

²⁵ Piguet (François) [1998], pp. 38, 91 et 97.

²⁶ Emile Gory, officier des troupes coloniales. Sous-lieutenant, il est détaché à la milice indigène le 13/12/1937. En janvier 1938, il commande le «peloton méhariste» du «secteur nomade du Henlé» jusqu'en septembre 1940. Il est le premier interlocuteur du capitaine italien Bracca venu reconnaître le territoire (chapitre 3). Il obtient en juin 1939 un «certificat de connaissance pratique de dankali», puis «d'arabe parlé en CFS» en août. Il «déserte» avec le lieutenant Müller en novembre 1942, et revient avec les troupes gaullistes en décembre. Il est nommé commandant de la «section nomade du Henlé» le 18/1/1943, avec laquelle il occupe Afambo en mars. Il est nommé chef du PA de «Teoao» le 20/9/1943. Lieutenant en 1939, capitaine en septembre 1943, il quitte la CFS en 1944.

²⁷ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1929-1942», et 2E7/2, «Aoussa - 1941-1955», note du 16/9/1943, 4 p.

²⁸ Appelée aussi «maladie du sommeil», il en existe des variantes humaines et animales.

même période pour la même raison. Il importe donc pour nos sujets que l'herbe du Hanlé n'ait pas été consommée en saison humide».

En conclusion, il propose d'organiser l'exploitation du Henlé en trois zones réparties entre le gouvernement colonial pour ses propres troupeaux, les 'Adohyammáras ²⁹ et les Ásahyammáras «*quels qu'ils soient*». En transmettant cette note au gouverneur, Chedeville précise :

«Les tribus ayant des pâturages chez nous (...) peuvent [les] utiliser (...) à condition :
1°) *de ne pas avoir de différent avec l'administration française ou les tribus Issa ou Adoyamara (pour des faits survenus en territoire français seulement en ce qui concerne les Issa);*
2°) *que leurs chefs préviennent officiellement l'autorité française de leurs transhumances, se tiennent en liaison avec elles, et se soumettent à notre loi pendant leur présence chez nous;*
3°) *que les tribus viennent sans armes (...) sauf celles dûment enregistrées que nous tolérerions»* ³⁰.

Cet intérêt pour les nomadisations se retrouve dans de nombreux rapports. Ils informent l'autorité de l'état des pâturages, et des mouvements des nomades. Par exemple, en mars 1950, le responsable du cercle de Dikhil écrit :

«Les Issas ne semblent pas encore décidés à repartir en Ethiopie les pâturages existants aux environs de Oueha étant beaux» ³¹.

En 1975, un bulletin de renseignements du Secrétariat général de la Défense nationale (SGDN), détaille encore les modalités des pâturages des troupeaux afars ³².

La souplesse des frontières de nomades traduit des rapports de force et des situations climatiques. En fonction des aléas, chaque groupe essaie d'occuper un terrain qui puisse nourrir ses troupeaux et où la vie soit moins difficile pour les hommes. A ces relations «traditionnelles», s'ajoute l'action de l'administration. Nous l'avons étudiée en partie au chapitre 5-2 à propos des tentatives de fixation d'une limite entre les Afars et les Issas, mais des actions sont également entreprises à plus grande échelle. Ainsi, en 1950

«Les directives nécessaires ont été données (...) afin de sauvegarder les intérêts de nos ressortissants et éviter la lente réoccupation par les Oloto des régions qui leur avaient été interdites à la suite de leurs actions hostiles lors de notre avance vers les frontières» ³³.

En 1951, les Ulu'tós sont encore accusés de «*dépasser les limites qui leur sont assignées*» ³⁴. En 1953, ils tentent encore d'expulser les 'Adorásu du Henlé ³⁵, mais ils en sont refoulés ³⁶ et les postes sont chargés

²⁹ Dont il précise qu'ils «*ont à plusieurs reprises payé de leur sang leur fidélité à notre cause, soit lorsqu'ils tombaient à côté de nos méharistes lors des combats avec les Oloto, soit lorsque, partis en caravane en Aoussa, ils étaient trahieusement assassinés sur le chemin du retour. Tout cela, toute cette sueur versée et ce sang répandu, leur a créé des droits*».

³⁰ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», et 2E7/2, «Renseignements divers (1941-1955)», transmission du 22/9/1943.

³¹ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», rapport de mars 1950, 11/4/1950.

³² CAC, 940163/62, «Notes et correspondances», bulletin du 5/3/1975.

³³ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports trimestriels 1950-1955», rapport du 3^e trimestre 1950, 6/10/1950.

³⁴ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports trimestriels 1950-1955», rapport du 2^e trimestre 1951, 30/6/1951.

³⁵ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports trimestriels 1950-1955», rapport du 3^e trimestre 1953 (indiqué 4^e trimestre par erreur), sans date.

³⁶ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports trimestriels 1950-1955», rapport du 4^e trimestre 1953, sans date.

de les empêcher de revenir, comme s'en félicite le commandant du cercle de Dikhil : «*Nous avons manu militari expulsé les Olotos du Hanle en faveur des Adorassouls*»³⁷. Il explique ensuite que «*toutes ces affaires sont basées sur l'alternance nécessaire des pâturages hauts et des pâturages inondés de Kalo pour tous les Assayamaras*».

Frontières et frontière

L'imposition de la frontière aux nomades ne permet pas de régler tous les problèmes. Il est aussi nécessaire que les administrations des deux côtés de la frontière se coordonnent. Alors les diverses frontières se mélangent.

La question des nomades a été brièvement liée aux négociations frontalières entre la France et l'Éthiopie au début des années 1950 (chapitre 4-2), avant d'en être retirée car le règlement conjoint des deux questions créait trop de problèmes. Elles reprennent après le retrait français d'Afambo. En novembre 1954, un protocole additionnel à celui de janvier prévoit que la frontière «*ne doit en aucun cas contrarier les transhumances saisonnières des tribus nomades*» (art. 1b) et que les deux pays doivent «*respecter, dans les zones traditionnelles les droits coutumiers de transhumance saisonnière pour l'utilisation des pâturages et points d'eau situés de part et d'autre de la frontière*» (art. 1a). Ils devront définir ensemble les «*limites extrême des zones traditionnelles*» (art. 2). Cependant les archives ne contiennent pas de traces de la mise en œuvre de ce texte – prévue «*avant le 1^{er} janvier 1956*» (art. 2). Mais durant les années 1960, il n'y a pas de tentatives d'organisation commune; chaque pays gère son territoire et les nomades qui s'y trouvent.

En mai 1973, de nouvelles négociations entre Afars et Issas ont lieu à Dikhil sur la «*limitation des zones de pâturages*», sans donner de résultats. L'utilisation de l'oued Obono, au sud-ouest du lac Abhé, comme limite est envisagée. Peu après, a lieu à Adagalla, en Éthiopie, une réunion franco-éthiopienne sur les questions coutumières. Y est décidée la tenue d'une «*commission administrative et coutumière*» franco-éthiopienne qui se réunit du 17 au 19 décembre 1973 à Dikhil, en présence de représentants du sultan de l'Awsa et de l'*ougas* des Issas. Ils tentent de trouver une solution coutumière aux litiges entre nomades³⁸. Mais ces réunions ne sont pas renouvelées après la révolution éthiopienne³⁹.

En novembre 1974, après un accord est conclu entre Afars et Issas. Une délégation se rend en février 1975 auprès du sultan de l'Awsa, Ali Mirah, pour obtenir son aval. Cependant la révolution éthiopienne est survenue et «*fin août [1974], le sultan Ali Mirah est entré en conflit avec les autorités administratives de la province du Wollo et le Comité militaire d'Addis Abeba*»⁴⁰. En mai 1975, le gouvernement éthiopien

³⁷ ANOM, 1E1/5-7, «Correspondance 1951-1956», lettre du commandant du cercle de Dikhil (Jules Harrois) au gouverneur, 22/8/1955. Voir aussi Morin (Didier) [2004], p. 80 : «*Avec la mise en place des pelotons méharistes, l'administration française donnera aux 'Adorásu la plaine de Hanlé, au sud de Yobóki, en les détachant de la tutelle politique des Debné et en repoussant les Ulu'tó au nord*».

³⁸ CAC, 940163/54, «Bulletins de renseignement».

³⁹ La seule histoire de cette révolution publiée en français est Lefort (René) [1981].

⁴⁰ CAC, 940163/54, «Bulletins de renseignement», 24/9/1974. Sur le conflit entre Ali Mirah et les autorités révolutionnaires éthiopiennes, voir aussi Aramis Houmed Soulé [2005]. En revanche, Ali Mirah n'y détaille pas les réunions de concertation.

décide d'appliquer la réforme agraire en Awsa, afin de partager les terres agricoles ⁴¹. Les Afars se lancent alors dans des actions militaires ⁴², coupent un temps la route d'Assab en juin, alors que le sultan part en Arabie seoudite (après avoir refusé l'asile politique en France ⁴³). Mais l'armée éthiopienne parvient à réduire la rébellion les années suivantes. Une partie de la population de l'Awsa se réfugie au TFAI, dans des camps à 'Agna (à l'ouest) et Anadaba (au nord) ⁴⁴.

⁴¹ Pour une étude sur les propriétés foncières en Awsa à la veille de la révolution, voir Cossin (Noel) [1973].

⁴² Des informations sur ces maquis se trouvent dans CAC, 940163/30 et 940163/54.

⁴³ CAC, 940163/54, «Bulletins de renseignement», 16/6/1975.

⁴⁴ Selon Ali Mirah (in Aramis Houmed Soulé [2005]), p. 94 : «*Les Français ne nous ont pas fermé la frontière. Nos combattants s'approvisionnaient en nourriture à partir du territoire djiboutien. Nos réfugiés qui fuyaient la répression de l'armée éthiopienne ont été accueillis et bien traités [à Djibouti]*».

7-2 – Parcourir la frontière terrestre

Certaines frontières possèdent une particularité : en plus d’être une limite ou une jonction, traversées orthogonalement, elles sont parcourues longitudinalement. Ce sont alors également des voies de communication, support du commerce et de la circulation de hommes. Nous avons étudié la frontière du chemin de fer, mais il en existe d’autres exemples. Ces axes franchissent d’autres frontières – nationales en particulier – et la question est alors de savoir laquelle s’impose à l’autre.

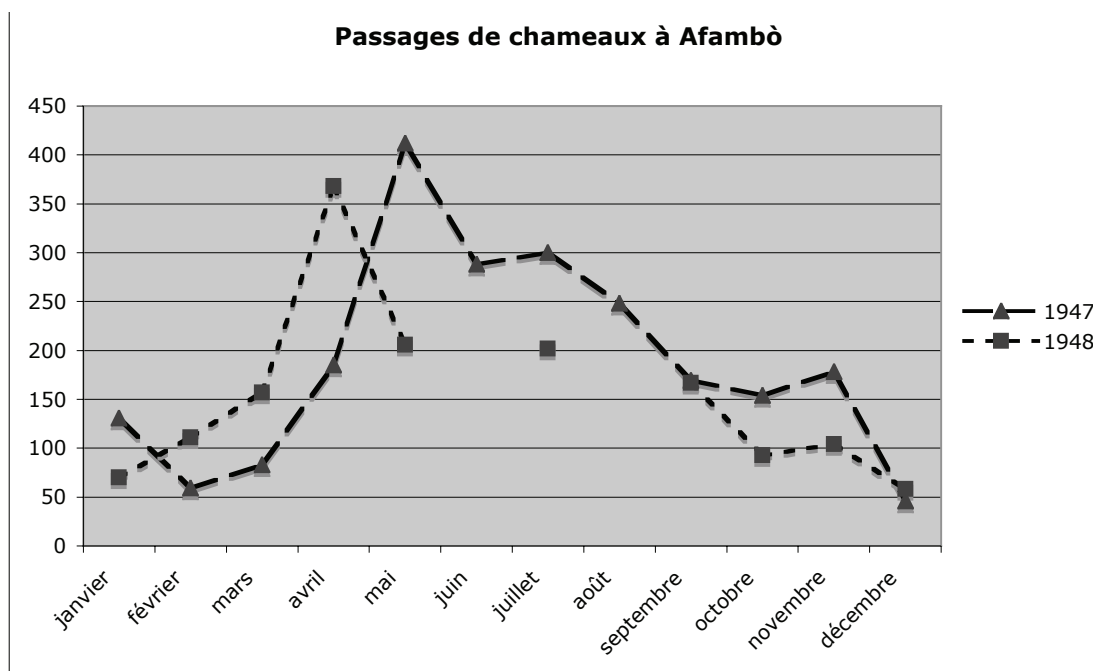
Caravanes et trafics

Les nomades de la Corne de l’Afrique consacrent une partie de leurs troupeaux à une autre utilisation que l’élevage, qui interroge également les frontières : le transit caravanier. Nous avons vu au chapitre 2-2 les résistances qu’a occasionnées la construction du chemin de fer, concurrent de cette activité importante. Ces caravanes sont composées principalement de dromadaires, équipés pour le bât⁴⁵, mais aussi d’ânes.

A l’ouest du chemin de fer, dès les débuts de la prise de possession française, à la fin des années 1920, l’administration entreprend la construction de routes et se félicite de son succès en la matière :

«La piste-route d’Ali-Sabiet à Dikkil et au lac Abbé (...) est véritablement en dehors du chemin de fer la première artère de pénétration établie en Côte française des Somalis et le succès de celle-ci fait bien augurer de l’avenir de notre établissement dans l’hinterland de cette colonie»⁴⁶.

Après la mise en service du chemin de fer, les caravanes sont utilisées principalement par le commerce local, l’exportation du sel du lac ’Assal, et des trafics plus ou moins légaux, y compris les armes et les esclaves.



⁴⁵ Leroi-Gourhan (André), [1943], pp. 133-134 : «Le bât (...) comporte les mêmes pièces que celui des équidés ou des bovidés puisqu’il ne s’est pas manifesté d’autre moyen de faire un bât qu’avec deux arcades et deux bandes comme pièces d’armature. (...) Cette armature doit chevaucher la bosse du dromadaire».

⁴⁶ ANOM, 4F2, «dossier Lippmann», rapport de Ch. Beau, 20/12/1929.

Pour ce qui est du commerce officiel, des compte-rendus mensuels du commandant du cercle de Dikhil permettent de connaître le nombre de chameaux et d'ânes passés à Afambo en 1947 et 1948 ⁴⁷. D'autres rapports ⁴⁸ montrent que dans les années 1950, les principaux produits exportés par le cercle de Dikhil par les caravanes sont de la toile de coton écru («aboudjedid», 82 kilomètres en 1952), et des cigarettes (plus de 400 000 paquets en 1951). Les importations se composent de produits vivriers destinés à la consommation locale : du maïs (576 tonnes en 1952), du beurre (plus de 5 tonnes en 1952), mais aussi à l'exportation, comme du café.

Bien que des chiffres aussi précis soient rares dans les rapports, l'administration s'intéresse toujours aux mouvements commerciaux, et l'arrivée de caravanes ou de commerçants est fréquemment signalée. En 1953, le commandant du cercle d'Ali Sabieh estime ainsi que :

«L'intérêt des pistes et des oueds reconnus n'est pas médiocre. Il (sic) permettent l'accès des régions ouest de la voie ferrée, non desservies jusqu'ici, et des frontières anglaises et éthiopiennes. Ils coupent aussi les pistes chamelières Dire Dawa-Djibouti par où s'effectue un appréciable trafic caravanier. Il m'a été fréquemment donné de rencontrer dans ces régions des convois de tissus, de cigarettes ou de café (qui acquitte (sic) sans doute la taxe à la consommation locale à Djibouti)» ⁴⁹.

Malgré la dernière phrase, on comprend bien qu'en fait les caravanes transportent des produits en contrebande, sous l'œil tolérant de l'administration. Elle estime sans doute préférable l'existence d'un courant commercial, qui aide les nomades à survivre, au prélèvement de faibles taxes.

Le commerce traditionnel du sel, prélevé au lac 'Assal et vendu sur les plateaux éthiopiens, a été étudié par Colette Dubois [2003]. L'accord frontalier franco-éthiopien de 1897 autorisait des prélèvements dans le lac pour l'Éthiopie (voir chapitre 1). Durant la fermeture de la frontière occidentale, au cours de la Seconde Guerre mondiale, l'administration tente de contrôler les prélèvements et surtout les caravanes vers l'Éthiopie. En septembre 1942, la «section nomade de l'Arta», dirigée par le lieutenant Perriquet, engage des combats contre les caravanes de sel. Pour mettre en œuvre cette volonté de contrôler les caravanes, Perriquet et le capitaine Couillet, commandant du cercle de Tadjoura, appliquent les suggestions du lieutenant Gory en 1940 («provoquer l'horreur par la répression» ⁵⁰). Ils entreprennent d'abord une politique de reprise en main des miliciens, puis exercent une forte coercition sur la population civile. Après que les miliciens «sont allés jusqu'au refus d'obéissance collectif», les meneurs sont emprisonnés, et Couillet demande des «sanctions impitoyables» ⁵¹. Il est probable que la violence

⁴⁷ ANOM, 1E1/5-7.

⁴⁸ ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961».

⁴⁹ ANOM, 6G3, «Ali Sabieh, courrier départ 1952-1954», rapport du 23/10/1953.

⁵⁰ ANOM, Affaires politiques 698/1, bulletin de renseignements, 14/5/1940, voir chapitre 3-1.

⁵¹ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport septembre 1942. Couillet ajoute à propos de Perriquet : «Il importe de soutenir à fond un jeune officier actif et énergique, qui met au-dessus de sa quiétude personnelle le souci de faire strictement son métier. Il n'y en a pas treize à la douzaine par les temps qui courent».

alors exercée contre la population du nord de la colonie est à l'origine de l'affrontement à la suite duquel meurt le sergent Thiébeu ⁵², et donc de l'occupation d'Afambo (chapitre 3-1). En septembre 1943, à la demande du sultan de Tadjoura, Couillet est remplacé par Perriquet, qui écrit immédiatement au gouverneur : *«je suis probablement aussi peu aimé que mon prédécesseur (...) j'ai l'intention d'employer les mêmes méthodes, qui ne sont d'ailleurs pas brutales»* ⁵³. Il sera remplacé par le capitaine Crouan en mars 1944, qui signale que suite à un tir contre une sentinelle, *«le Lieutenant Perriquet donna l'ordre au Lieutenant commandant le PMA de razzier 15 chameaux dans les campements voisins du puits de Daimoli»* ⁵⁴, et précise :

«Autour du PMA c'est un vide total à plusieurs dizaines de kilomètres à la ronde. Les indigènes le fuient comme la peste (...). Une politique, à mon avis, un peu trop brutale est certainement la cause de cette panique à l'approche du peloton méhariste» ⁵⁵.

En septembre 1943, Chedeville lie la nomadisation et les prélèvements de sel à la question frontalière :

«Le problème de la nomadisation des Assayamara est, avec celui du sel d'Assal, l'un de ceux qui pose le plus nettement la question de notre souveraineté à l'intérieur de nos frontières» ⁵⁶.

En octobre, le commandant du cercle de Dikhil signale :

«Une patrouille de surveillance a accroché une forte caravane de sel armée. Après huit heures de combat de nuit, la patrouille est restée maîtresse du terrain. Aucune perte de notre côté» ⁵⁷.

En novembre, le gouverneur Saller confirme l'interdiction faite aux caravanes de l'Awsa d'exporter du sel tant que les contentieux en cours ne sont pas réglés ⁵⁸. Le conflit violent continue donc entre les caravaniers et les troupes coloniales : en octobre 1944, l'escorte d'une caravane de sel détruit et incendie le poste de Balh'o. Ce n'est qu'après la guerre que la situation se calme et que le trafic reprend normalement. Début 1949, le commandant du cercle de Tadjoura signale ainsi de *«nombreuses caravanes vers Assal (jusqu'à 500 chameaux par jour)»* ⁵⁹.

Une circulation particulière : les esclaves

Un commerce particulier, qui perdure au moins durant le premier tiers du XX^e siècle, est celui des esclaves. Il s'agit principalement d'une circulation ouest-est, de l'Éthiopie, méridionale en particulier, où se déroulent les razzias, vers l'Arabie ⁶⁰. Cette circulation passe en quelque sorte «au-dessus» des frontières de la CFS, de l'intérieur de la Corne à l'intérieur de l'Arabie; bien que l'on puisse considérer qu'elle «longe» la frontière, elle l'utilise également.

⁵² ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Correspondance - 1927-1943», lettre du gouverneur au commissaire aux Colonies (Alger) : *«Le 24 janvier 1943, sous l'influence sans doute du mauvais esprit latent de cette population fruste et sauvage, mais aussi de l'état d'effroi et de fièvre dans lequel elle vivait à cause du Commandant de Cercle, le Sergent Thiébeu était assassiné au cours d'une expédition punitive de razzia de troupeaux»*.

⁵³ ANOM, 2G, «Journal de poste de Tadjoura - 1937-1939 & 1943-1944», 13/9/1943.

⁵⁴ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport de mars 1944.

⁵⁵ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport d'avril 1944.

⁵⁶ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», note du 16/9/1943.

⁵⁷ ANOM, 1E1/5-7, «Rapports mensuels 1932-1949», rapport d'octobre 1943, 12/11/1943. Cet accrochage est aussi mentionné dans 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport d'octobre 1943.

⁵⁸ ANOM, 1E1/1-4, «Correspondance 1943-1945», lettre au commandant du cercle de Dikhil du 15/11/1943.

⁵⁹ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels et trimestriels - 1946-1952», rapport de janvier 1949, 3/2/1949.

⁶⁰ Ce commerce fait l'objet d'une étude récente, Dubois (Colette) [2008].

Théoriquement interdite en Abyssinie ⁶¹, la traite des esclaves y reste pratiquée à tous les niveaux, y compris par le gouvernement de l'Etat. Avec la conquête du Sud, l'esclavage y prend un nouvel essor à partir des années 1880 ⁶². Il faut attendre 1923 et l'admission de l'Ethiopie à la Société des Nations pour que ces pratiques deviennent moins visibles ⁶³, mais elles ont sans doute perduré jusqu'à la révolution de 1974. De l'autre côté de la mer Rouge, en Arabie, les esclaves sont une réalité fort ancienne, qui n'a semble-t-il pas encore complètement disparu de nos jours ⁶⁴, même si ses modalités ont évolué.

Selon Claude Meillassoux ⁶⁵, l'esclavage nécessite un réapprovisionnement constant pour maintenir le volume d'asservis, car la reproduction «naturelle» a un coût élevé et une efficacité faible, ce qui la rend bien moins efficace que la razzia et le commerce. En tout cas, de la rive orientale de la mer Rouge durant le XIX^e siècle partent de nombreux esclaves, capturés dans l'intérieur, amenés à la côte, puis vendus en Arabie méridionale ⁶⁶.

Malgré l'interdiction de la traite des esclaves depuis le début du XIX^e siècle (Angleterre : 1807, France : 1817), l'installation des puissances européennes sur les rivages de la Corne ne change pas grand chose dans les premiers temps. Par exemple, à l'occasion de la deuxième abolition de l'esclavage dans les colonies françaises, en 1848, nous apprenons que le consul de France à Massawa, Degoutin, en possède plusieurs en 1849 ⁶⁷. A la fin du XIX^e siècle, le commerce des esclaves et celui des armes se mêlent.

Des routes de caravanes d'esclaves passent par le nord de la CFS ou le sud de l'Erythrée ⁶⁸. En 1889, cinquante esclaves seraient à Tadjoura en attente de transbordement ⁶⁹. Ce n'est pas la seule zone d'approvisionnement des esclavagistes, qui se fournissent aussi plus au sud, jusqu'à Zanzibar. Dans les années 1890, des bateaux immatriculés en CFS, arborant donc le drapeau français, participent à ce commerce ⁷⁰. Lagarde ne croit pas aux possibilités d'éradication du trafic dans un rapport de 1888 :

«Il n'y a pas cependant de grandes illusions à avoir au sujet de la traite elle-même. Aoussa est le grand centre esclavagiste, et les esclaves qui ne viendront pas à Tadjourah passeront par les montagnes pour arriver isolément et nuitamment à la côte. Nous avons, dans tous

⁶¹ Les premières interdictions du trafic d'esclaves en Abyssinie remontent au moins à Tewodros (Bahru Zewde [1991]).

⁶² La dernière grande rafle serait celle réalisée par Iyyasu en 1912, avec 40 000 razziés dont la moitié meurt en chemin (Bahru Zewde [1991], p. 93 : «*Possession of slaves (...) became an index of social status*» [La possession d'esclaves devint une marque de statut social]). En 1890, Lagarde note que «*le marché esclavagiste installé à Aoussa (...) prend une importance considérable*» (ANOM, Affaires politiques 134/1, lettre du 10/10/1890).

⁶³ En 1922, l'ambassadeur de France à Addis Abeba, François de Coppet, rachète pour 4000 francs et libère les quatorze esclaves du personnel de l'Ambassade, dans une action coordonnée avec la Grande-Bretagne (SHM, 1BB3-14, «Afrique 1923», lettre au MAE, 1/10/1922).

⁶⁴ L'esclavage est aboli en Arabie saoudite en 1962. La traite, en particulier des musulmans, y est interdite officiellement depuis les années 1920.

⁶⁵ Meillassoux (Claude) [1986], propose une théorisation générale des pratiques esclavagistes, particulièrement en Afrique et vers le monde arabo-musulman.

⁶⁶ En 1888, Lagarde évoque un volume de 2000 esclaves par an à Tadjoura avant l'installation française sans préciser comment il justifie cette affirmation (ANOM, Somalis 6/79, lettre du 25/12/1888).

⁶⁷ MAE, CCC, Massawa, t1, 1840-1859, lettre de Degoutin du 9/2/1849.

⁶⁸ Français et Italiens en profitent pour s'en rejeter mutuellement la responsabilité.

⁶⁹ ANOM, Affaires politiques 140, «Correspondance générale 1889».

⁷⁰ Signalés par les Italiens dans ACS, Carte Martini, scatola 13, busta 41, rapport de 12/1897. Les Britanniques dénoncent aussi ces pratiques en 1895 : ANOM, Affaires politiques 123/3, lettre du MAE aux Colonies, 18/5/1895 : «*Ambassadeur d'Angleterre m'a fait parvenir récemment (...) un mémorandum (...) relatif à un certain nombre de boutres (illisibles) dont plusieurs auraient Obock pour port d'attache, et qui seraient soupçonnés de se livrer, sous nos couleurs, à la traite des esclaves dans la mer d'Oman*».

les cas, obtenu une satisfaction pour Tadjourah même et c'est un succès appréciable car la contrebande est trop lucrative, trop de gens y sont intéressés, pour qu'elle disparaisse facilement»⁷¹.

Il va jusqu'à estimer que les pressions exercées par l'Italie et l'Angleterre afin d'augmenter la lutte contre les esclavagistes ne visent qu'à compromettre la situation de la colonie :

«Ils espèrent ainsi nous voir à notre tour aux prises avec une difficile expédition militaire dont l'évacuation d'Obock serait le résultat final»⁷².

Dans les années 1890, la traite est liée au commerce des armes. Au début du XX^e siècle, il semble que le trafic diminue quantitativement : les quelques caravanes signalées sont nettement moins importantes⁷³. Cela n'est pas dû à l'action de l'administration puisque, comme nous l'avons vu au chapitre 2-3, les projets de contrôle effectif sur le terrain de la côte nord élaborés dès les années 1910 n'aboutissent pas. Seuls quelques moyens maritimes sont déployés jusqu'à la fin des années 1920, mais ils ne peuvent remplacer un contrôle effectif des routes terrestres et des points d'embarquement⁷⁴. Ils connaissent cependant quelques succès. Par exemple, le gouverneur se félicite d'avoir pu empêcher l'embarquement d'un convoi de six eunuques et trois femmes en novembre 1913⁷⁵, tout en déplorant ne pouvoir interdire tout trafic.

Après la Première Guerre mondiale, le commerce des esclaves, qui était ralenti à la fin de la période ottomane, reprend de la vigueur en Arabie⁷⁶ et les quantités en circulation redeviennent importantes⁷⁷. En juin 1922, un boutre transportant vingt-six esclaves est arraisonné vers Tadjoura; en novembre, les Britanniques interceptent quatre-vingts captifs en mer. En août 1923, le consul à Djeddah informe son ministre que, selon des informations qui circulent en Arabie, cent trente esclaves *«tous originaires d'Abyssinie, ont été embarqués à Tadjoura»*. Il conclut :

«Depuis la création du royaume, le Hedjaz est devenu un des marchés d'esclaves les mieux achalandés grâce à la connivence des autorités royales et à la facilité avec laquelle les boutres affectés à ce service peuvent opérer à Tadjoura. Si nous ne pouvons rien contre le Hedjaz, ne pouvons-nous pas prendre dans notre Colonie certaines mesures susceptibles de mettre fin à un commerce qui porte une grave atteinte à notre réputation ?»⁷⁸.

Une nouvelle convention sur l'esclavage, qui complète l'Acte de Bruxelles de 1890, est signée à Genève sous l'égide de la Société des Nations le 25 septembre 1926, y compris par l'Ethiopie⁷⁹. Sur la rive opposée de la mer Rouge, le développement du royaume wahabite sous la direction d'Ibn Seoud, qui

⁷¹ ANOM, Somalis 6/79, lettre du 25/12/1888, citée.

⁷² *ibidem*.

⁷³ ANOM, 3G2, «Correspondance générale (1901-1917, 1919)». En 1902, une caravane de 600 esclaves est encore annoncée (lettre du gouverneur au chef de poste d'Obock, 28/12/1902). En 1913, on parle d'un convoi de six ou sept eunuques qui ne peut d'ailleurs embarquer (lettre du chef de poste, 16/11/1913, voir aussi Somalis 6/81).

⁷⁴ Un rapport de la Marine estime cependant en 1889 que *«la répression de la traite sur les côtes d'Obock, sans l'aide de canots à vapeur, est donc très difficile, et je doute que sa suppression puisse être obtenue tant que le service colonial n'y concourra pas d'une manière efficace par une action directe à terre»* (CAOM, Somalis 6/79, rapport du commandant du «Météore» au ministère de la Marine, 10/7/1889).

⁷⁵ ANOM, Somalis 6/81, lettre du gouverneur au ministre des Colonies, 18/11/1913.

⁷⁶ SHM, IBB3-14, «Afrique 1923», lettre du consul de France à Djedda au MAE, 21/11/1922.

⁷⁷ MAE, Affaires politiques, Afrique 1918-1940, CFS n° 2, rapport du capitaine de frégate Esteva au ministère de la Marine, 8/8/1922 : *«Il part d'Obock ou même de Tadjoura des samboucs chargés d'esclaves à destination de Cheik-Saïd»*.

⁷⁸ SHM, IBB3-14, «Afrique 1923», lettre du 27/8/1923.

⁷⁹ Cette convention n'interdit pas le travail forcé, à la demande de la France, qui tient à conserver le «travail fiscal» dans ses colonies.

occupe le port de Djeddah en décembre 1924, limite le débouché en interdisant officiellement la traite. Cependant, sur le territoire de la CFS, le trafic perdure, comme le note un rapport de 1927 :

«Tadjourah a été longtemps une station importante pour les marchands d'esclaves provenant surtout des pays gallas et que l'on allait vendre sur la côte d'Egypte et en Arabie. Depuis la récente occupation, ce honteux trafic auquel les Danakils se livraient sans remords ne se fait plus à Tadjourah et s'il n'est pas totalement enrayé il est certainement gêné»⁸⁰.

En juillet 1927, quarante esclaves sont embarqués pour l'Arabie à Tadjoura, alors que le navire de l'administration est en panne⁸¹. En 1928, le chef du poste administratif de Tadjoura, Azenor, peut encore écrire : *«J'ai pu obtenir la suppression du trafic des esclaves dans toute l'étendue du sultanat»⁸²*. Mais au début des années 1930 encore, des rumeurs de petites caravanes d'esclaves circulent⁸³. Le 23 juillet 1932, un convoi de six esclaves est signalé. Il s'agit d'un des derniers, le nombre d'asservis est faible, et le groupe de onze esclaves que décrit Joseph Kessel dans le récit de son séjour dans la Corne en 1930⁸⁴ semble bien important. Colette Dubois note justement le contraste entre la réalité du trafic et la vision qu'en a l'Europe :

«Dernier paradoxe de ces années Trente : le décalage entre les faits – tarissement de la traite clandestine – et les représentations que les Occidentaux s'en font»⁸⁵.

Si le trafic disparaît, l'esclavage reste une réalité au Sud de la péninsule arabique. En 1938, un rapport signale encore des ventes d'esclaves au Yémen⁸⁶, et le sultan de «Faddali» en 1935 *«entretient une force de 7000 soldats esclaves, qu'il ne paye pas mais qu'il nourrit et que les Anglais arment»⁸⁷*.

La liaison routière avec l'Ethiopie

Nous avons vu au chapitre 3-2 comment, après l'invasion italienne de l'Ethiopie et face aux difficultés logistiques du chemin de fer, une route est ouverte pour permettre la circulation des marchandises entre le port de Djibouti et sa zone d'achalandage, jusqu'à Addis Abeba.

Cette première route qui traverse la frontière – elle double la voie ferrée en passant par 'Ali Sabieh – est ouverte de février 1937 à sa fermeture en 1940. Après la Seconde Guerre mondiale, la Compagnie ferroviaire tente de maintenir son monopole sur le transit entre Djibouti et les hauts-plateaux. A défaut de pouvoir interdire le «contournement» de la frontière française par la route Assab-Addis Abeba, elle empêche une utilisation concurrente du port de Djibouti comme accès à l'intérieur de la Corne.

Malgré les réticences de la compagnie, l'administration travaille à la réalisation d'une liaison routière avec l'Ethiopie⁸⁸, en commençant par rechercher le meilleur trajet. L'itinéraire routier longeant la voie au

⁸⁰ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945», rapport juillet 1927, 6/8/1927.

⁸¹ ANOM, Affaires politiques 696, «Traite d'esclaves 1923-1927», lettre du gouverneur Chapon-Baissac au ministre des Colonies, 3/12/1927.

⁸² ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Correspondance - 1927-1943», lettre du 9/2/1928.

⁸³ Par exemple dans les rapport de mai et juillet 1932 du poste de Tadjoura (ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Rapports mensuels, Journal de poste - 1930-1945»).

⁸⁴ Kessel (Joseph) [1933], p. 112, parle de 7 femmes et 4 hommes.

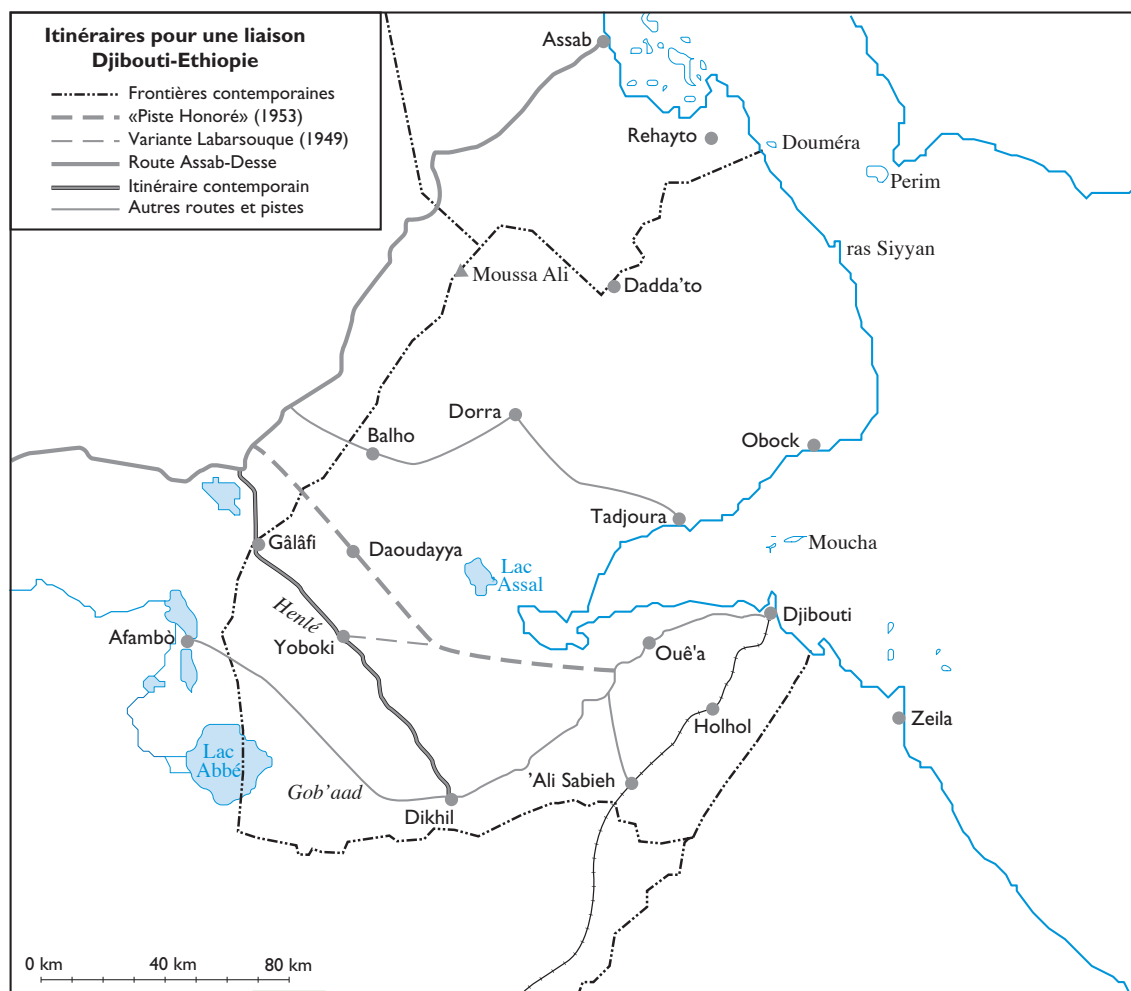
⁸⁵ Dubois (Colette) [2008].

⁸⁶ ANOM, 2G, journal de poste de Tadjoura, 22/1/1938.

⁸⁷ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950», note «Au sujet de quelques sultanats de la côte sud de l'Hadrahaou et du trafic des armes», 26/11/1935.

⁸⁸ Pour le MAE, il faut «établir la jonction routière de Djibouti à la route de Dessié-Assab» (ANOM, Affaires politiques, Supplément non coté (Ethiopie-2), lettre du MAE à l'Ambassade à Addis Abeba, 19/10/1952).

delà d'Ali Sabieh est abandonné, au profit d'une voie nord-ouest rejoignant la route éthiopienne Assab-Desse. Une piste a été réalisée jusqu'à Afambo lors de son occupation, mais elle est de très mauvaise qualité et impraticable plusieurs mois par an, ce qui rend d'ailleurs l'approvisionnement du poste difficile ⁸⁹. Ce n'est pas cet itinéraire qui est étudié, mais une voie qui passe la frontière au nord des lacs de l'Awash pour rejoindre la route Assab-Desse.



En 1949, le commandant Labarsouque réalise une première étude sur les itinéraires possibles, et conseille de réaliser un axe lac Ally - Yoboki - Gaggadé - Balambal - Oué'a, c'est-à-dire un trajet direct, juste en dessous du Ghoubbet el Kharâb et loin de Dikhil ⁹⁰. Il déconseille d'utiliser la route par «Garbès» (Garabbayis) et Dikhil, réalisée avant guerre mais plus longue ⁹¹. C'est l'itinéraire Labarsouque que propose le gouverneur au ministère en novembre 1951 ⁹², mais c'est finalement un trajet un peu différent qui est réalisé ⁹³ : depuis le Goubbet, au lieu de rejoindre Yoboki et le Hanlé, la piste passe plus au nord-est, par Daoudayya :

⁸⁹ Par exemple en 1950 (ANOM, 5G5, «Rapports 1931-1961», rapport du 3^e trimestre 1950, 6/7/1950.

⁹⁰ ANOM, Affaires politiques, Supplément non coté (Ethiopie-2), rapport du 2/4/1949.

⁹¹ Voir au chapitre 3-1, la carte des routes du cercle de Dikhil en 1939.

⁹² ANOM, Affaires politiques, Supplément non coté (Ethiopie-2), télégramme du 13/11/1951.

⁹³ La documentation consultée n'explique pas cette modification.

«Le projet établi comprend, outre l'amélioration sur 55 kms d'une route déjà existante, la construction de 115 kms de route nouvelle en territoire français, qui devraient être complétés par la construction de 35 kms de route en territoire éthiopien»⁹⁴.

Fin 1951⁹⁵, *«une piste de service de 4 mètres de large est en construction; 20 kilomètres sont achevés, 140 kilomètres restent à construire, à la cadence d'un kilomètre par jour»⁹⁶*. La «piste Honoré», du nom de l'ingénieur qui la réalise, est terminée en octobre 1953, praticable en Jeep comme la piste de Dikhil. Il reste à la transformer en route, à la goudronner, et à s'assurer que l'Éthiopie la poursuivra sur son territoire, pour qu'elle soit utile en assurant la liaison avec la route Assab-Desse.

En septembre 1953, un rapport s'interroge sur l'avenir de cette piste. Deux opinions s'opposent à son sujet. Le chemin de fer essaie d'empêcher sa réalisation, car *«la mise en état de ce tronçon risquerait de créer une concurrence route-rail»⁹⁷*. Pour certains commerçants, au contraire, cette route permettrait *«d'amener le chemin de fer à maintenir des tarifs raisonnables et (...) de dériver vers le port de Djibouti une partie du trafic qui se dirige (...) vers Assab»⁹⁸*.

Le gouvernement éthiopien est alors d'accord pour terminer la liaison, et informe l'ambassade en Éthiopie que *«les travaux en territoire éthiopien seront entrepris par le Gouvernement Général du Wollo dès que notification aura été reçue de l'exécution des travaux en Côte française des Somalis»⁹⁹*.

Mais cette piste n'est finalement pas ouverte à la circulation, pour plusieurs raisons. D'abord les réticences du chemin de fer¹⁰⁰, ensuite l'importance de l'estimation du montant des travaux qui reste à financer (560 millions de francs Djibouti, soit un milliard de francs français¹⁰¹), et enfin, le gouvernement éthiopien ne réalise pas le tronçon sur son territoire, peu soucieux en réalité de soutenir un concurrent d'Assab. Ce port est alors l'objet de grands travaux, à la suite de la création de la Fédération entre l'Erythrée et l'Éthiopie en 1952. L'itinéraire de la «piste Honoré» n'est déjà plus mentionnée sur la carte publiée par Jean-Paul Poinot en 1964¹⁰².

Un itinéraire plus au nord fait aussi l'objet d'investigations, le long de la piste caravanière qui joint Balho à la «route impériale» entre Assab et Desse¹⁰³. En novembre 1952, le commandant du cercle de Tadjoura, l'administrateur François Miaule, signale que des crédits ont été affectés à cette piste et que les travaux vont commencer. En avril 1953, il informe le gouverneur :

«La semaine dernière je me suis rendu avec ma landrover (...) jusqu'à la route éthiopienne dite route impériale sur laquelle j'ai roulé pendant quelques minutes. Ceci signifie que la

⁹⁴ ANOM, Affaires politiques, Supplément non côté (Éthiopie-2), note non signée, 28/6/1952.

⁹⁵ Selon SHAT, 14H87, les travaux commencent le 4/12/1951.

⁹⁶ ANOM, Affaires politiques, Supplément non côté (Éthiopie-2), lettre du gouverneur au ministère, 24/12/1951.

⁹⁷ ANOM, 3C20, note du 30/9/1953.

⁹⁸ *loc. cit.*, p. 2.

⁹⁹ ANOM, Affaires politiques, Supplément non côté (Éthiopie-2), note du MAE éthiopien, 21/4/1951.

¹⁰⁰ Par exemple, en juillet 1953, la compagnie se plaint au ministre de la FOM : *«Notre exploitation a eu à souffrir dans les dernières années de la concurrence du trafic routier entre Addis Abeba et Assab»* et demande que la route ne soit pas terminée (ANOM, Affaires politiques, Supplément non côté (Éthiopie-2)).

¹⁰¹ ANOM, Affaires politiques, Supplément non côté (Éthiopie-2), compte-rendu d'une réunion au ministère de la FOM, 4/8/1954.

¹⁰² Poinot (Jean-Paul) [1964], carte reproduite dans l'introduction de cette étude.

¹⁰³ Déjà évoquée au chapitre 2-3, voir aussi Dubois (Colette) [2003], p. 51.

liaison entre Balho et cet axe est assurée. (...) Tout fut mené dans le plus grand secret (...) Tout se passa sans incident et (...) je doute encore maintenant que quiconque en Ethiopie soit au courant du travail effectué là-bas»¹⁰⁴.

Le gouverneur le félicite de cette réalisation, mais s'inquiète des suites d'une pénétration en Ethiopie, et y interdit toute nouvelle incursion¹⁰⁵. En effet, cette initiative entraîne des protestations de l'Ethiopie, dont semble se moquer l'administrateur qui en rend compte :

«La réalisation de cette piste de 29 kms, dont 23 se placent au-delà de la borne de Kalahassa a beaucoup froissé nos voisins éthiopiens qui en font une question de principe et parlent aussitôt de violation de frontière. Il ne veulent décidément pas admettre que celle-ci abornée en 1949 ne constitue pas encore la limite entre les deux territoires puisqu'elle n'a pas de valeur juridique internationale, les Chambres en France n'ayant accompli aucune ratification et l'abornement s'étant arrêté près du Moussa Ali. La pénétration en terre abyssine n'aurait réellement commencé qu'à une dizaine de kilomètres de la route impériale. De toute manière, il nous est toujours possible de déclarer que le seul travail que nous avons accompli là-bas c'est la liaison Balho-Kalahassa; au-delà de Kalahassa nous reconnaissons à la rigueur que quelques coolies sont allés écarter des pierres sur l'ancienne piste italienne (...). Le gouverneur de Baté, Monsieur Walde Emmanuel a très mal pris la chose, puisqu'il a réagi en envoyant des patrouilles d'askaris dans des camions pour empêcher, mais trop tard, les travaux de se poursuivre (...). Il a aussi déclaré qu'il interdirait à tout véhicule de circuler sur cette piste (...). L'essentiel pour nous était que la liaison soit réalisée, elle l'est - avec le temps les hommes et leurs points de vue auront changé»¹⁰⁶.

Cet itinéraire existe toujours, mais reste d'un usage limité. Ce ne sera jamais l'axe principal de communication entre Djibouti et l'Ethiopie. En juin 1953, le gouverneur Sadoul en est l'un des rares utilisateurs, lors d'un voyage qu'il effectue, avec trois Jeep et un camion Dodge 6x6, de Djibouti à Assab et retour. Son itinéraire exact n'est pas précisé, mais il met un jour pour se rendre de Djibouti à Assab «*en rejoignant la route Dessie Assab aux environs d'Elidar*»¹⁰⁷, sans doute en empruntant la «piste Honoré». Au retour, il met un jour pour le trajet Assab-Tadjoura, probablement par Obock, puis un jour pour Tadjoura-Balho, et encore une journée pour se rendre de Balho à l'Arta (à l'ouest de la ville de Djibouti). En janvier 1954, le ministère de la FOM utilise ce voyage pour minimiser les plaintes éthiopiennes de «*violations de frontière commises (...) lors de travaux d'aménagement de pistes poussées jusqu'à la route Dessié-Assab*». Il explique aux Affaires étrangères qu'il ne s'agit que de «*l'enlèvement de pierres*» lors du voyage de Sadoul à Assab, et que «*depuis lors, aucun véhicule n'a emprunté ces itinéraires*»¹⁰⁸. Cette réaction prudente montre le décalage entre le comportement des administrateurs sur le terrain, et la réalité des relations diplomatiques franco-éthiopiennes.

Le 28 juin 1974, vingt ans plus tard, la signature d'un accord franco-éthiopien permet la réalisation en 1975 de la route entre Dikhil et Gâlâfi, prolongée jusqu'à la route d'Assab. C'est un nouvel itinéraire, qui reprend en partie celui de la piste réalisée dans les années 1930 par Dikhil. Les travaux sont financés par

¹⁰⁴ ANOM, 1E6/4-7, «Correspondance 1951-1956», lettre du 20/4/1953.

¹⁰⁵ ANOM, 1E6/4-7, «Correspondance 1951-1956», lettre du 30/4/1953.

¹⁰⁶ ANOM, 1E6/4-7, «Rapports trimestriels 1953-1957», rapport 2^e trimestre 1953, 24/7/1953.

¹⁰⁷ ANOM, 3C20, lettre du gouverneur Sadoul au consul d'Ethiopie en CFS, 4/6/4953.

¹⁰⁸ ANOM, Affaires politiques 3693/3, lettre de la FOM au MAE, 12/1/1954.

la France et réalisés par l'entreprise française Colas sur l'ensemble du trajet, y compris en Ethiopie ¹⁰⁹. A la veille de son indépendance, Djibouti dispose donc d'un deuxième axe permettant l'acheminement des marchandises entre le port et l'intérieur. Mais cette route reste fermée jusqu'au début des années 1990 ¹¹⁰, la seule frontière terrestre reste le chemin de fer. C'est seulement après la chute du régime militaire éthiopien en 1991, et la relative ouverture du pays conséquente, que cette route va connaître un grand développement. C'est aujourd'hui le principal axe du commerce international éthiopien; la voie par l'Erythrée – le port d'Assab – n'est pas utilisée pour des raisons politiques. Le chemin de fer est au bord de la disparition, miné par la faiblesse des investissements, la vétusté de ses infrastructures et de son matériel. Il n'est pas en mesure aujourd'hui de jouer pleinement son rôle d'axe majeur du transport entre les hauts-plateaux éthiopiens et la côte, et laisse la place aux transports routiers.

Le chemin de fer, une frontière dans les Etats

Nous pensons avoir montré que le chemin de fer constituait une extension frontalière de la CFS vers l'intérieur de l'Ethiopie, au moins jusqu'à Dire Dawa, puis un prolongement de l'Ethiopie jusqu'au port de Djibouti, du moins jusqu'aux années 1970. Mais le chemin de fer constitue également un espace autonome, dont les responsables s'estiment parfois au-dessus des lois des Etats, et surtout dont la structure se pense comme un territoire presque indépendant.

Cette volonté et ces pratiques sont particulièrement manifestes en quatre lieux : les deux terminus, Addis Abeba et Djibouti, Dire Dawa et à la frontière entre la CFS et l'Ethiopie.

A ce dernier point, le symbole de cette situation est le refus par les agents européens du chemin de fer de se soumettre aux formalités douanières, refusant ainsi la frontière. En 1953, l'adjoint au commandant du cercle d'Ali Sabieh, Louis Barrault, s'en plaint auprès du gouverneur, s'étonnant de ce qu'*«ils semblent très vexés d'avoir à se plier à un Geste qui pourtant est normal à toutes les frontières du Monde»* ¹¹¹.

D'une façon générale, la compagnie résiste aux ingérences des Etats. Comme nous l'avons vu, elle paye ses salariés en francs Djibouti, y compris en Ethiopie, sa langue reste le français même après qu'elle est devenue une société de droit éthiopien en 1959 ¹¹². En 1973, pour Gulelat Gebre Mariam, fonctionnaire éthiopien, ce dernier aspect est en fait symptomatique d'une forme d'impérialisme :

¹⁰⁹ CAC, 940163/54, «Bulletins de renseignement» signale des difficultés lors de la réalisation de ces travaux.

¹¹⁰ Oberlé (Philippe), Hugot (Pierre) [1985], p. 292 : *«cette bretelle qui coûta 4 milliards FD (110 millions FF), n'a connu encore en 1983 aucun trafic»*. En 1990, nous avons constaté que la frontière était encore fermée.

¹¹¹ ANOM, 6G3, «Ali Sabieh, courrier départ 1952-1954», lettre du 5/8/1953.

¹¹² Gulelat Gebre Mariam [1973] : *«Over 90% of the written works of the FERC are carried on the French language. Verbal discussions between different nationals are conducted in french. (...) Of the 2200 employees of the Company there is not a single person who does not have a thorough knowledge of at least spoken French. The Company has many people of inferior academic education and technical skills fundamentally because of this language requirement»* [Plus de 90% des documents écrits du CFE sont en français. Les discussions entre les différentes nationalités sont en français (...). Parmi les 2200 employés de la compagnie, il n'y en a aucun qui n'a pas une connaissance profonde au moins du français parlé. La compagnie emploie beaucoup de personnes d'un faible niveau d'instruction ou de compétence technique à cause de cette contrainte linguistique], p. 51.

«Why are the French sensitive about maintaining their culture in the Company ? Roughly, the answer is that it is an instrument for neocolonial exploitation as shown by their blocking of competent Ethiopians from joining the Company»¹¹³.

Au début des années 1970, la compagnie, propriété des Etats mais de droit privé, ne paye toujours pas de taxes foncières sur ses emprises ferroviaires en Ethiopie, ni même semble-t-il à Djibouti.

Jusqu'au milieu des années 1970, la France conserve en pratique la haute main sur l'entreprise ferroviaire, malgré les accords de 1959 qui mettent longtemps à être appliqués. Même après qu'un Ethiopien est nommé directeur général, en 1975, et après l'indépendance de Djibouti en 1977, le français reste la langue de l'entreprise, qui conserve un statut particulier dans les deux pays.

Le chemin de fer reste la seule voie de communication entre Djibouti et l'Ethiopie, et le seul point d'accès terrestre de l'Ethiopie, avec Moyale à la frontière kenyane, jusqu'à la chute du gouvernement militaire issu de la révolution de 1974. La compagnie reste l'un des plus importants employeurs éthiopiens. En conséquence, le territoire ferroviaire parvient alors à maintenir sa singularité, malgré la concurrence du port d'Assab et de sa route.

C'est dans les années 1990-2000 que le chemin de fer se banalise, avec les interruptions de trafic et surtout le sous-investissement des deux Etats actionnaires. Alors que l'Ethiopie a su, avec *Ethiopian Airlines*, créer et maintenir une compagnie aérienne performante, sans qu'il soit possible d'en démêler les causes précises le chemin de fer est aujourd'hui en ruine; le territoire ferroviaire disparaît alors qu'Assab n'est plus un concurrent.

A la recherche de liquidités, dans l'incapacité d'assurer un trafic conséquent, la compagnie loue et brade son patrimoine immobilier, humain et industriel. Il n'est pas possible aujourd'hui de dire si cette destruction du chemin de fer est la conséquence d'une volonté de supprimer un outil plus ou moins autonome, ou un choix purement gestionnaire. On ne peut cependant que regretter cette évolution pour l'Ethiopie et la région, d'autant plus à l'heure où la crise de l'énergie montre la nécessité de modes de transport économes et efficaces.

¹¹³ Gulelat Gebre Mariam [1973], [Pourquoi les Français sont-ils aussi attentifs au maintien de leur culture dans la compagnie ? Rapidement, la réponse est qu'il s'agit d'un instrument de l'exploitation néo-coloniale, comme le montrent les freins mis à l'embauche d'Ethiopiens compétents], p. 55.

7-3 – Histoires d’hommes et de frontières

Nous avons décrit les procédures d’apparition, puis de fixation des diverses frontières, ainsi que leurs répercussions sur la vie des habitants et utilisateurs des espaces concernés.

Nous allons maintenant étudier trois relations individuelles à la frontière, trois trajectoires personnelles dans lesquelles la frontière a joué un rôle, très différent à chaque fois. En effet, si la création de frontières et des identités induites a des effets collectifs, les individus peuvent y avoir un rapport très variable.

Le premier personnage, Hasib Ydlibi, est impliqué dans les conflits internes au pouvoir éthiopien. Il utilise la frontière ferroviaire pour asseoir ses positions. Finalement abandonné par l’autorité régaliennne, il se retrouve seul face à la raison d’Etat. Le second, Alphonse Lippmann est envoyé créer une frontière coloniale dans l’intérieur de la CFS. Ne pouvant assumer ce rôle, en conflit avec sa hiérarchie, il joue ensuite sur toutes les frontières, tant celles que l’on trace que les frontières sociales. Enfin Charles Raffaneau utilise son rapport officiel à la frontière à ses fins personnelles. Nous pensions étudier également la relation de Michel Prétceille avec la frontière, car il a dessiné, sur le papier puis le terrain, la plus grande partie des frontières nationales de l’actuelle République de Djibouti. Malheureusement la documentation trouvée aux ANOM s’est révélée insuffisante pour ce projet ¹¹⁴.

Un cinquième personnage paraissait au premier abord évident, et pourtant nous l’avons écarté : Henri de Monfreid. Si cet aventurier littéraire a sans doute franchi de nombreuses frontières, l’image qu’il a laissée reste trop floue. D’une part ses traces dans les archives consultées, sans être inexistantes, ne sont pas très nombreuses. D’autre part, la fabrication romanesque, directe ou indirecte, à laquelle il a donné lieu, ne fait finalement que le rendre plus inaccessible. Cependant nous l’évoquerons en parlant d’Alphonse Lippmann, dont il a semble-t-il influencé les choix.

Les trois personnes que nous avons choisies d’étudier ne font cependant que passer dans la Corne de l’Afrique. Il aurait été souhaitable de s’intéresser aussi à des relations plus locales à la frontière, celles de «Djiboutiens». Cette lacune de notre échantillon est due en partie aux sources utilisées, peu disertes sur les «autochtones». Il aurait été intéressant, par exemple, de se pencher sur Ali Coubèche, né à Obock en 1890, qui a construit sa fortune dans l’avitaillement et le commerce en partie en utilisant ses relations avec le Yémen, d’où son père serait venu dès 1885 ¹¹⁵. Son fils est un des plus importants notables djiboutiens de la seconde moitié du XX^e siècle, qui entretient des relations frontalières complexes avec le Yémen (d’où est originaire sa première femme) et la France (d’où vient sa seconde épouse).

En généralisant la théorie de Fredrick Barth ¹¹⁶, on peut dire que les frontières des ensembles sociaux ou politiques sont indépendantes des individus qui composent ces groupes. Mais les frontières entretiennent une relation de réciprocité avec les individus, qui peuvent participer à sa création, mais aussi en subir les effets ou les utiliser. Ce sont quelques exemples de ces interactions que nous allons étudier maintenant.

¹¹⁴ En particulier, les deux dossiers personnels (EE II 6001 et EE II 3816(1), dont la consultation est soumise à dérogation jusqu’en 2014), sont à peu près vides.

¹¹⁵ Dubois (Colette), Pénel (Jean-Dominique) [2006], pp. 215-219 et 343-344.

¹¹⁶ Barth (Fredrick) [1969], traduit dans Streiff-Fénart (Jocelyne), Poutignat (Philippe) [1995].

Hasib Ydlibi

Hasib Ydlibi surgit dans les sources coloniales le 10 octobre 1916. Conseiller du petit fils et héritier de Ménelik, Iyyasu, renversé fin septembre par un coup d'Etat ¹¹⁷, il arrive par le train à Djibouti avec sa femme, britannique, et sa fille. Son arrivée suscite un grand émoi : la famille est arrêtée et consignée à bord d'un navire militaire stationné au large du port ¹¹⁸. L'inspecteur général des Colonies, Fillon, qui assure alors l'intérim du gouverneur, en rend compte au ministère. Il explique l'importance du personnage, mais ne donne pas les raisons de cette arrestation :

«Je l'ai [Ydlibi] fait arrêter et conduire à bord du d'Estrées dès son arrivée à Djibouti. Cette mesure a coupé court à l'agitation que son internement à terre n'aurait pas manqué de produire. (...)

Il s'agit d'un aventurier et d'un ménage interlope qui avait rêvé de faire de M^{elle} Ydlibi une impératrice d'Abyssinie et qui employait tous les moyens pour y parvenir. (...)

La famille Ydlibi est traitée, à bord du d'Estrées, avec tous les égards nécessaires. Elle est réunie de 7 heures du matin à 9 heures du soir, et elle prend ses repas en commun dans la salle à manger même du Commandant» ¹¹⁹.

Quelques jours auparavant, le 5 octobre, Fillon, rendait compte des «événements d'Ethiopie», c'est-à-dire du renversement de Yyyasu. Il mettait alors en garde contre les conseillers musulmans, supposés pro-allemands, qui gravitent autour de l'empereur renversé, alors que «le prince Taffari (...) passe pour (...) un ami de la France». Parmi ces conseillers se trouve Ydlibi, alors chef des douanes (*naggadras*) de Dire Dawa, à ce titre responsable de l'administration éthiopienne de la ville, qui aurait gêné les intérêts français :

«Lidj Yassou se trouve en ce moment à Diré-Daoua, auprès du "negadras" de la province qui est de nationalité Turque et passe pour son âme damnée. Ce gouverneur, né Ydlibi, aurait été condamné à mort par le nouveau gouvernement. C'est dire à quel degré il a été mêlé lui-même aux intrigues de nos ennemis» ¹²⁰.

Peu après son arrivée à Djibouti, Ydlibi est accusé par le consul éthiopien, «Ato Joseph», de lui avoir volé de l'argent dans le cadre de ses fonctions. Bien que la justice française se soit déclarée incompétente, Fillon autorise «le commandant du croiseur d'Estrées, détenteur des sommes saisies à Ydlibi, à remettre à Ato Joseph le montant de détournement commis à son préjudice» ¹²¹. La démarche paraît peu régulière au ministère, qui interroge son représentant. Ce dernier répond fin novembre, sûr de lui :

«J'ai jugé inutile de discuter avec cet escroc et du moment que l'identité des valeurs en cause était certaine et qu'Ato Joseph en est le propriétaire incontesté, j'ai estimé que l'Administration ne pouvait prêter indirectement son concours à un acte de véritable

¹¹⁷ Iyyasu a été proclamé héritier par Menelik en octobre 1909, et exerce le pouvoir à partir de 1911 [Bahru Zewde [1991], p. 120]. Accusé d'apostasie, il est déposé par un coup d'Etat, soutenu par la noblesse et les Légations européennes, le 27/9/1916. Il a longtemps été admis qu'il aurait envisagé une alliance avec l'Allemagne pour récupérer l'Erythrée et la Somalie. Son rôle est actuellement reconsidéré comme une tentative de modernisation du pays face aux traditions : «he represented a revolutionary departure from the past (...). Iyyasu's religious policy was the first major attempt to tackle the question of national integration» [Il représentait une rupture révolutionnaire avec le passé (...)]. La politique religieuse de Iyyasu fut la première à aborder la question de l'intégration nationale], Bahru Zewde [1991], p. 124. Son fils, Menelik Iyyasu, réside à Tadjoura dont est originaire son grand-père, au moins de 1934 à 1941. Il y touche une pension des autorités françaises (ANOM, 2G, «Journal de poste de Tadjoura» et Affaires politiques 698/3).

¹¹⁸ Le port n'est alors pas accessible aux navires, les transbordements se font par chalands et navettes.

¹¹⁹ ANOM, Affaires politiques 124/6, lettre de Fillon au ministère, 23/10/1916.

¹²⁰ ANOM, Contrôle 804, «Evénements d'Ethiopie», 5/10/1916.

¹²¹ ANOM, Affaires politiques 124/6.

*spoliation en les conservant plus longtemps en dépôt au nom de celui qui les avait purement et simplement détournées»*¹²².

D'autre part, Ydlibi fait l'objet d'une demande d'extradition des nouvelles autorités éthiopiennes, dès le 13 octobre, auprès du ministre français en Ethiopie, Brice, à laquelle la France estime impossible de répondre favorablement au vu des risques de traitements cruels encourus. Cependant Ydlibi reste emprisonné à Djibouti, sans jugement, *«en qualité de sujet d'une puissance en guerre avec la France»*¹²³, l'administration considérant pour ce faire qu'il est de nationalité turque.

Ydlibi est alors le sujet de nombreuses correspondances. Les Affaires étrangères interrogent leur nouveau représentant à Addis Abeba, François de Coppet, le 20 janvier 1917. En février, l'ambassadeur estime qu'il ne faut pas laisser Ydlibi revenir en Ethiopie, même s'il le demandait :

«Pareille solution eût été désastreuse pour nous, car Ydlibi, une fois en liberté dans ce pays, y aurait repris certainement une influence qu'il ne se serait pas fait faute d'employer au service de nos ennemis. (...)

*Je faisais dire au prince héritier que, à mon avis, il serait beaucoup mieux, pour sa propre tranquillité, de ne pas introduire dans son pays un personnage aussi remuant et dangereux. Taffari s'est rendu à mes conseils et il ne demande maintenant qu'à être placé en présence du fait accompli, c'est à dire le départ d'Ydlibi pour la France»*¹²⁴.

En juillet, de Coppet se félicite de ce que *«le ras Taffari (...) a fini sur mes conseil par renoncer tacitement à son extradition»*¹²⁵. Il conclut cependant que l'emprisonnement d'Ydlibi doit être maintenu :

*«Si l'on écarte le retour en Ethiopie, que je persiste à considérer comme la pire des solutions à notre point de vue comme à celui de l'Entente, il reste le maintien à Djibouti ou le transfert en France. Je préférerais pour ma part la seconde de ces mesures»*¹²⁶.

Finalement la détention arbitraire d'Ydlibi est légalisée par une condamnation à huit mois de prison, pour *«outrage à magistrat de l'ordre administratif»*. Il est écroué à la prison Saint-Pierre, à Marseille, le 6 décembre 1917; sa famille est également envoyée en France. La famille est ensuite regroupée dans un camp en Mayenne, puis libérée en septembre 1919. En 1920, la France s'entend encore avec l'Italie et l'Angleterre pour qu'il ne puisse obtenir les visas qui lui permettraient de retourner en Ethiopie. Il y parviendra cependant en 1926, semble-t-il, mais n'a plus de rôle politique.

Cette vision, à travers les seules archives administratives de la direction des Affaires politiques su ministère des Colonies, met en évidence un cas d'arbitraire colonial (l'arrestation d'Ydlibi) et donne un nouvel exemple des interventions européennes en Ethiopie. Cet épisode confirme la définition faite par Bahru Zewde du statut semi-colonial de l'Ethiopie après sa victoire à Adwa¹²⁷. Survenue à une période où la France est engagée dans une guerre totale en Europe, cette immixtion dans la politique intérieure éthiopienne semble finalement presque banale¹²⁸. Deux autres documents permettent cependant de

¹²² ANOM, Affaires politiques 124/6, lettre de Fillon au ministère, 29/11/1916.

¹²³ ANOM, Affaires politiques 124/6, lettre de Fillon à Ydlibi, 19/10/1916.

¹²⁴ ANOM, Affaires politiques 124/6, lettre de de Coppet au MAE, copie sans date (2/1917).

¹²⁵ En août, le MAE écrit aux Colonies que *«le gouvernement abyssin paraît avoir renoncé à demander l'extradition de l'ancien favori de Yassou»* (ANOM, Affaires politiques 124/6, lettre du 28/8/1917).

¹²⁶ ANOM, Affaires politiques 124/6, lettre de de Coppet au MAE, 5/7/1917.

¹²⁷ Bahru Zewde [1990], p. 365.

¹²⁸ Un autre concessionnaire étranger en Ethiopie est arrêté à Djibouti en 1917 : l'Allemand Holz (*passim* et ANOM, Somalis 6/93; 1E1/1-4, «Correspondance 1929-1942»; 2E7/1).

compléter cette vision et de mettre en évidence le lien entre l'action d'Ydlibi et les frontières. Il s'agit d'une part d'une lettre de trente pages écrite par Hasib Ydlibi au président du Conseil français en avril 1920 ¹²⁹, pour exprimer ses griefs et en demander réparation, et du récit fait par sa fille, May Ydlibi, du voyage qu'elle accomplit avec son père entre 1914 et 1916 en Ethiopie et ses suites, édité en 2006 par Bahru Zewde ¹³⁰.

Hasib Ydlibi, fils d'un commerçant aisé né en Syrie, est né à Manchester en 1866 ¹³¹. Il part au Liban avec ses parents durant son enfance. Fin 1884, il aurait participé, depuis Suakin, à l'expédition qui échoue à sauver Gordon encerclé à Khartoum (voir chapitre 1-1). En 1894, il épouse à Chypre une Britannique, Julia Nicholas; ils ont une fille, May. En 1898, il participe à l'expédition Kitchener au Soudan comme interprète. Puis il continue vers l'intérieur, au Kordofan, et devient ce que Bahru Zewde appelle un «concessions-hunter» ¹³². Il arrive en Ethiopie vers 1904, où il obtient le monopole de la «gomme arabique» en 1905. En 1907, il se fait remettre la concession de Baro, une rivière au sud-ouest de l'Ethiopie, «*ranging from the planting of coffee, cotton and rubber to the exercise of quasi-administrative authority over the inhabitants*» ¹³³, mais ne trouve pas les financements nécessaires à son exploitation. Il continue cependant à faire des navettes entre l'Europe et l'Ethiopie pour du commerce, toujours en relation avec le gouvernement éthiopien. Il revient en Ethiopie en 1914, après la mort de Menelik, où il va devenir un outil de la lutte pour le pouvoir au plus haut niveau :

«The Naggadras of Addis Abeba, Hayla-Giyorgis, who was high in Iyyasu's favour, appointed the 'Syrian' Ydlibi to the post of Naggadras of Harar and Dire Dawa, directly channeling all funds to the capital and depriving Tafari of an invaluable source of revenue» ¹³⁴.

Ydlibi est donc chargé en février 1915 de lever les impôts à Dire Dawa pour le compte du gouvernement. Avec l'arrivée du chemin de fer en 1902, Dire Dawa est devenue une des principales douanes de l'Ethiopie. La nomination d'Ydlibi est donc une atteinte au pouvoir du gouverneur de la région, *ras* Tafari Mekonen. Ce dernier, en conflit avec le pouvoir central, va être un des acteurs et le principal bénéficiaire du coup d'Etat de 1916. Il deviendra *negus* en 1930 sous le nom de Haile Selasse. Mais Ydlibi n'est pas seulement impliqué dans les conflits internes du pouvoir éthiopien. En devenant responsable de l'administration éthiopienne à Dire Dawa, il rentre en concurrence directe avec les diverses autorités françaises : l'administration du chemin de fer et les représentants des autorités coloniales. Selon May Ydlibi :

¹²⁹ ANOM, Affaires politiques 124/6, lettre du 14/4/1920.

¹³⁰ Ydlibi (May), *With Ethiopian Rulers. A Biography of Hasib Ydlibi*, Addis Abeba University, 2006, Bahru Zewde éd.

¹³¹ Bahru Zewde, «Preface», in Ydlibi (May) [2006].

¹³² Bahru Zewde [1990], *passim*.

¹³³ *op. cit.*, p. 368 [passant de la plantation de café, coton et gomme à l'exercice d'une autorité presque administrative sur les habitants].

¹³⁴ Barnes (Cedric) [2001], p.111 [Le *naggadras* (chef des douanes) d'Addis Abeba, Hayla-Giyorgis, en faveur auprès d'Iyyasu, nomma le "Syrien" Ydlibi au poste de *naggadras* de Harar et Dire Dawa, envoyant les recettes directement à la capitale et privant Tafari d'une importante source de revenus]. Selon May Ydlibi [2006], son père amena deux millions de thalers supplémentaires par an au trésor éthiopien.

«The French railway company and, in fact, the whole of the French colony, led by the Consul, Monsieur Vieilhomme, detested the new regime, owing to the previous slipshod methods they had presumed upon their rights. They had tried to put the frontier of French Somaliland up to Dire Dawa; as far as they were concerned, there might have been no such thing as an Abyssinian government interested in the town, for the French consul had issued orders as though he were the governor»¹³⁵.

Ce conflit entre les autorités françaises et le représentant éthiopien est confirmé par la virulence des attaques contre Ydlibi après son arrestation. En août 1920, préparant une réponse au courrier d'Ydlibi, le ministre des Colonies écrit encore :

«Une fois investi des fonctions publiques [Ydlibi] s'était montré ennemi juré de la cause française (...). Dans les fonctions de negadras à Dire-Daoua, il se montra constamment un adversaire avisé de notre commerce et des intérêts de la colonie française»¹³⁶.

Cet épisode permet d'éclairer les moyens utilisés par les autorités françaises pour soutenir l'action des intérêts économiques et politiques de leur pays en Ethiopie, en particulier pour le contrôle de Dire Dawa, alors conçu comme une colonie. Il renforce les thèses défendues par Shiferaw Bekele [1994].

L'histoire d'Hasib Ydlibi illustre le cas d'un individu qui a participé à la création frontalière, pour des motifs certainement plus liés à son intérêt personnel qu'au bien public, et qui, abandonné par la puissance nationale dont il portait cependant les intérêts, en paye personnellement le prix. Cet exemple montre, s'il en était besoin, qu'au XX^e siècle en tout cas, l'horogénèse est une prérogative régaliennne qui dépasse les individus. En ce sens, la généralisation de la proposition de Fredrick Barth selon laquelle les frontières sont indépendantes des individus apparaît bien pertinente.

Alphonse Lippmann¹³⁷

Le 19 juillet 1921, à 22 ans¹³⁸, Alphonse, Paul, Edmond Lippmann est nommé commis-stagiaire du cadre local¹³⁹ des douanes, après avoir passé la veille un examen au cours duquel il a notamment été interrogé sur «*l'organisation administrative à la Côte française des Somalis*»¹⁴⁰. Ancien combattant, blessé de guerre, il est le fils du secrétaire général de la colonie, Edmond Lippmann, qui assure par deux fois la fonction de gouverneur par intérim¹⁴¹.

Il est temporairement chef du service des Douanes en février 1922, puis, durant une période où son père est gouverneur, chef du cabinet militaire et civil en mai 1922. Après le départ de son père en août 1923, il reste en CFS et y continue sa carrière. Il devient commis de troisième classe en janvier 1922, de deuxième

¹³⁵ Ydlibi (May), p. 212 [La compagnie du chemin de fer français et, en fait, toute la colonie française, dirigée par le consul, Monsieur Vieilhomme, détestait le nouveau régime, considérant que les pratiques antérieures négligentes avaient consacré leurs droits. Ils avaient essayé de mettre la frontière de la Somalie française à Dire Dawa; pour eux la ville n'était pas concernée par le gouvernement éthiopien, le consul français la dirigeait comme s'il en était le gouverneur].

¹³⁶ ANOM, Affaires politiques 124/6, lettre du ministre des Colonies au président du Conseil, MAE, 5/8/1920, p. 2.

¹³⁷ On trouve parfois la graphie «Lippman», voire «Lipman», mais son acte de naissance indique «Lippmann». Cinq dossiers personnels de membres de la famille Lippmann sont aux ANOM (Alphonse, Edouard – Paul, Charles, Léon – Edmond, Josphe, Hilarion, Paul – Charles, Léon, Paul)

¹³⁸ Il est né à Nouméa, en Nouvelle-Calédonie, le 3/7/1899.

¹³⁹ Le cadre local comprend les fonctionnaires métropolitains recrutés dans la colonie. En CFS, le recrutement en est arrêté en 1931, en 1952 il en reste encore 17. Il s'agit du bas de l'échelle de la fonction publique coloniale, dont l'élite passe le concours de l'Ecole coloniale, qui devient l'ENFOM après la Seconde Guerre mondiale.

¹⁴⁰ ANOM, 4F2, qui est son dossier personnel conservé par la colonie. Son dossier personnel au ministère est le EE II 1103/1.

¹⁴¹ Du 29/6 au 29/11/1920 et du 25/5/1922 au 8/1/1923.

classe en juillet 1924, puis «reclassé» en première classe à compter d'avril 1923. Il est promu adjoint de deuxième classe en juin 1925.

Impliqué dans le conflit entre La Fay et Chapon-Baissac en février 1926 (voir chapitre 2-3), il est rétrogradé au grade de commis de première classe le 5 avril 1926, pour une malversation commise lorsqu'il travaillait aux hypothèques, bien qu'il ait rendu l'argent. Alors qu'en 1925, l'appréciation portée à son dossier se bornait à : *«Bon fonctionnaire, sérieux, intelligent, et appliqué»*, celle de 1927 est la conséquence de cette évolution :

*«M. Lippmann est intelligent, assez travailleur, séduisant, mais sans moralité. Les explications qu'il m'a présentées m'ont amené à relever contre lui des faits de concussion indiscutables. (...) M. Lippmann a acquis dans quelques milieux indigènes et européens une certaine influence dont il se sert comme de ses qualités uniquement pour le mal. Je crois d'ailleurs à une infirmité mentale accusée par une double trépanation. (...) Il est impossible de lui confier une caisse, un commandement, des fonctions l'habilitant à statuer sur les questions concernant les personnes ou les biens des populations»*¹⁴².

C'est pourtant ce fonctionnaire «incapable» que Chapon-Baissac nomme commandant du nouveau poste de Dikhil au début de 1928¹⁴³ (voir chapitre 2-3). En 1928, le gouverneur explique sa décision, pour s'en féliciter :

*«Voulant donner à ce fonctionnaire très bien doué par ailleurs, une occasion ultime de se réhabiliter et de donner sa mesure, je lui confiai, avec quelque appréhension, le soin de créer et d'organiser le poste de Dikhil. Je suis heureux de constater que les résultats sont tout à fait satisfaisants et que M. Lippmann est en train de réaliser là-haut une œuvre (illisible) dans laquelle il déploie des qualités d'activité, d'initiative, d'allant et de courage qui me font espérer qu'il y a en lui l'étoffe d'un bon administrateur»*¹⁴⁴.

En février 1929, Chapon-Baissac lui décerne un «témoignage officiel de satisfaction» publié au *Journal officiel* de la colonie, et fin 1929 il «est l'objet (...) d'une proposition de nomination au grade d'administrateur adjoint à titre exceptionnel»¹⁴⁵. Candidat soutenu par sa hiérarchie au concours d'entrée à l'Ecole coloniale, il échoue en 1930.

Le 28 août 1930, Chapon-Baissac lui écrit que *«la date limite pour la fin de votre séjour colonial étant arrivée j'ai désigné pour vous remplacer dans la direction du Poste de Dikhil M. l'adjoint principal Bodin de retour dans la colonie»*¹⁴⁶. Alphonse Lippmann refuse cette décision, il ne rejoint pas son poste et part à Dire Dawa en octobre. Ce nouveau conflit avec Chapon-Baissac¹⁴⁷ prend fin avec le passage de

¹⁴² ANOM, 4F2.

¹⁴³ Une explication de ce choix est aussi la pénurie de fonctionnaires dont se plaint déjà Chapon Baissac dans un courrier du 23/12/1925 (ANOM, EE II 1103/1). Estimant *«que leur formation professionnelle est nulle»*, il demande de nouvelles nominations, car *«il est essentiel que des considérations de hiérarchie ne m'obligent pas à confier des fonctions importantes à des agents locaux qui doivent leur grade à leurs services militaires plus qu'à leur valeur propre»*.

¹⁴⁴ ANOM, 4F2, appréciation 1928.

¹⁴⁵ ANOM, 4F2, demande rejetée par le ministère en juillet 1930.

¹⁴⁶ Dans un courrier au ministère du 12/4/1931, Chapon-Baissac écrit que, fin 1929 *«je jugeais que ce fonctionnaire, qui avait fait une très belle œuvre à Dekkel, était resté trop longtemps dans ce poste, et fixais, d'accord avec lui, la date de son départ en congé au mois de juillet 1930»* (ANOM, EE II 1103/1). Cela n'apparaît pas dans les documents de l'époque.

¹⁴⁷ Un rapport d'inspection du 4/2/1931 conclut : *«Je ne m'explique pas les raisons pour lesquelles M. l'adjoint des services civils Lippmann a adopté cette attitude, mais celle-ci révèle tout au moins un état d'indiscipline vraiment inadmissible»* (Contrôle 806). Une note des Affaires politiques du 16/4/1931 estime que *«l'acte de cet agent [Lippmann], s'ajoutant aux nombreux incidents précédemment survenus à la Côte française des Somalis, ne fait que souligner le malaise persistant qui règne depuis longtemps dans cette colonie entre le gouverneur et le personnel*

Lippmann devant un conseil d'enquête ¹⁴⁸, puis sa révocation le 29 avril 1931 ¹⁴⁹. Il lui est reproché principalement son indiscipline. Mais d'autres éléments se rajoutent, dont sa fréquentation des autochtones ¹⁵⁰ (il s'est converti à l'Islam en 1925 ¹⁵¹) et ses liens avec Monfreid.

En 1953, Alphonse Lippmann publie une version romancée de ses tribulations dans la Corne de l'Afrique entre 1921 et 1930 ¹⁵². Au-delà des épisodes romanesques qui n'ont pas laissé de traces dans les archives ¹⁵³, il y justifie son action et dénigre celle de Chapon-Baissac. Il affirme avoir défini la ligne As 'Ela-Dikhil comme limite entre les Afars et les Issas, et expose son «*plan d'action qui se résume ainsi : protéger la transhumance des Issas, créer des pistes, explorer ma contrée*» ¹⁵⁴. Il conclut que les choix du gouverneur ont relancé les conflits entre Afars et Issas, qu'il avait éteints.

Lippmann convient de ses liens avec Henri de Monfreid ¹⁵⁵. En 1930, Joseph Kessel passe à Djibouti pour le voyage qui aboutira à la publication de *Marchés d'esclaves* en 1933 ¹⁵⁶. Il est accompagné de Monfreid, malgré les efforts de Chapon-Baissac pour l'en empêcher. En février 1930, le gouverneur met en garde Lippmann, à Dikhil, au sujet du futur passage de la caravane Kessel ¹⁵⁷. Une copie de cette lettre sera remise en novembre 1930 par le journal Gringoire au ministre des Colonies, dans un dossier à charge contre Chapon-Baissac. La divulgation de cette lettre confidentielle à Kessel, imputée à Lippmann, sera un important élément à charge dans son dossier de révocation.

Mais la relation entre Alphonse Lippmann et Djibouti, ne s'arrête pas là; il continue encore longtemps à en franchir diverses frontières. En 1934, Lippmann est à Dire Dawa, où il travaille pour la «Société Générale d'Entreprises Industrielles», de Monfreid. Peu de temps après le départ de Chapon-Baissac (en juillet), il prend contact en novembre avec le commandant des troupes en CFS, le chef de bataillon Onno, pour lui proposer d'agir au Yémen pour la France :

administratif et judiciaire» (ANOM, EE II 1103/1).

¹⁴⁸ Composé de Jourdain, Diderrich, Rivière, Hugonnier et Mattei.

¹⁴⁹ Une requête de Lippmann devant le Conseil d'Etat contestant sa révocation est rejetée le 19/12/1934 (ANOM EE II 1103/1).

¹⁵⁰ ANOM, EE II 1130/1, lettre du gouverneur, 12/4/1931 : «*Je me rendais compte que M. Lippmann, subissant de nouveau des emprises indigènes dont il paraissait libéré (...)*».

¹⁵¹ Ce qui est aussi un franchissement de frontière. Il semble aussi que sa fréquentation de femmes autochtones a joué un rôle dans la réprobation qu'il subit. Son épouse quitte Djibouti en 1925. Elle se plaint auprès du gouverneur en 1926 que son mari ne lui envoie pas d'argent (ANOM, 4F2).

¹⁵² Lippmann (Alphonse), *Guerriers et sorciers en Somalie*, Hachette, Paris, 1953.

¹⁵³ En particulier, il raconte avoir été capturé par le sultan de l'Awsa et s'être évadé. Il mentionne également une rencontre secrète avec Lawrence d'Arabie à la frontière du Somaliland. Une rencontre entre Lippmann et le sultan de l'Awsa a bien eu lieu en janvier 1930 vers Afambo.

¹⁵⁴ Lippmann (Alphonse) [1953], p. 83.

¹⁵⁵ Lippmann (Alphonse) [1953], p. 23 : «*Il me séduit infiniment*».

¹⁵⁶ Un premier reportage sur ce voyage est publié dans *Le Matin* en mai-juin 1931.

¹⁵⁷ ANOM, Affaires politiques 697 et 4F2, lettre du 22/2/1930 : «*Je suis informé de la présence dans votre région d'une mission de reportage dirigée par Monsieur Kessel. Cette mission opère sous les auspices et vraisemblablement pour le compte de Monsieur de Monfreid (...). Dans ces conditions étant donné que l'œuvre française que vous faites dans votre circonscription n'est pas vue d'un œil favorable par ceux qui servent d'autres intérêts, je crois nécessaire de vous recommander la prudence la plus absolue dans le cas où vous viendriez à vous rencontrer avec cette mission. Tout en vous gardant à tous points de vue, je vous conseille de ne prendre ni boisson ni nourriture qui n'ait été préparée par votre propre personnel et hors de la présence de tout personnel étranger*».

*«Je ne possède aucun moyen financier puissant pour mener à bien une telle entreprise. (...) Je dois donc, avant de m'engager à quoi que ce soit, être sur d'obtenir l'appui du Gouvernement français, en sous-main s'il ne veut pas paraître, soit d'un groupe financier. (...) Le gouvernement français consentirait-il à fournir des armes et des munitions au Yémen ? Dans quelle proportion et à quel prix ? (...) Qu'en pense le nouveau gouverneur ?»*¹⁵⁸.

Onno transmet le courrier au gouverneur, Marcel de Coppet, qui fait suivre au ministère des Colonies en conseillant au militaire : *«Gardez-vous de lui prêter la main en quelque manière»*. En janvier 1935, les Colonies rappellent que les Affaires étrangères sont opposées à toute vente d'arme au Yémen. En conséquence, Onno est prié de n'entretenir aucune relation avec Lippmann. Ce dernier contacte le gouverneur en février 1935, l'informant qu'il souhaite vendre des armes et des munitions au Yémen, et créer une usine électrique à Sanaa. De Coppet informe à nouveau les Colonies, et précise en mai : *«Il va de soi que je refuserai tout transit d'armes à destination du Yémen, tant à Djibouti que sur une autre voie quelconque du littoral»*¹⁵⁹. Le 6 juin, Lippmann demande l'autorisation d'acheter cinq fusils et cinq cents cartouches pour faire un don à des notables yéménites; elle lui est refusée le 26 :

*«Des traités interdisent toute introduction d'armes dans la péninsule arabique, et je ne puis aller à leur encontre sans engager gravement ma responsabilité»*¹⁶⁰.

En janvier 1936, Lippmann, qui aurait été expulsé d'Ethiopie, commande 10 000 fusils et des cartouches à une usine anversoise pour le Yémen, mais le transit par Djibouti lui est à nouveau refusé. Il se fait refouler d'Aden par les autorités britanniques le 11 février 1936. En avril 1937, il se trouve au Yémen, dont il est expulsé vers Aden par le sultan, d'où les Britanniques le renvoient une nouvelle fois.

Les archives ne contiennent pas de traces de ses activités durant la guerre. En 1945 il est à Djibouti et fait du commerce entre l'Ethiopie et le Yémen. En novembre, il vend deux cents tonnes de peaux de bœufs au Hejaz. En avril 1946, il est soupçonné d'être l'instigateur d'*«une affaire de trafic de pneus»*¹⁶¹. Il est élu le 10 mars 1946 au Conseil représentatif de la colonie sur la liste du RPF (parti gaulliste), dont il est le candidat à la présidence¹⁶²; il n'obtient que quatre voix contre Jean Martine (représentant des syndicats et proche des communistes) qui est élu¹⁶³.

Le 13 mai 1946, la concession n° 11 d'un terrain de 6323 m² à l'Arta est accordée à *«A. Lippman, importateur-exportateur demeurant et domicilié à Djibouti»*¹⁶⁴. Il perdra ses droits sur cette concession en septembre 1949, faute de l'avoir exploitée.

¹⁵⁸ ANOM, 4F2, lettre de Lippmann du 21/11/1934.

¹⁵⁹ ANOM, 4F2, lettre du 22/5/1935.

¹⁶⁰ ANOM, 4F2, lettre du gouverneur à Lippmann, 26/6/1935.

¹⁶¹ ANOM, 4F2, note de renseignement», 2e bureau, 25/4/1946.

¹⁶² Dans la documentation d'après guerre, son nom est écrit «Lippman».

¹⁶³ Dans la biographie que lui ont consacré Colette Dubois et Jean-Dominique Pénel [2006], Saïd Ali Coubèche affirme avoir refusé de voter pour Lippmann, et avoir imposé Martine. Il reproche à Lippmann d'avoir conseillé à Muller, alors chef des Affaires politiques, de l'écarter du Conseil représentatif, ainsi que d'autres notables qui *«ont été envoyés en résidence surveillée à Obock»* (p. 255, voir aussi p. 66). Mais il ajoute : *«En 1946, notre liste est passée et nous avons gagné les élections, mais ce ne plus le cas en 1950. Les candidats qui se réclamaient du gaullisme l'ont emporté»* (p. 267), confirmant le clivage.

¹⁶⁴ JO CFS.

En 1947, il est un sujet de conversation entre le gouverneur de la CFS et le gouverneur britannique d'Aden, à propos de *«la fourniture d'armes à des tribus du Protectorat d'Aden, limitrophe du Yémen»* ¹⁶⁵. Fin 1947, l'imam du Yémen lui passe commande d'hydrocarbures, pour lesquels il verse 22 000 roupies. Mais Lippmann ne peut les livrer, disant avoir été escroqué par un certain Ibrahim Moubine ¹⁶⁶. En juillet 1948, il est retenu au Yémen. Un envoyé français, Martin, est chargé à la fois de rechercher des contrats de travaux publics pour la Société des Batignolles, et de *«régler toutes affaires pour obtenir la mise en liberté de M. Lippman (sic)»* ¹⁶⁷. Le gouvernement de la CFS accepte de lui fournir 27 000 roupies, pour lui permettre de solder ses comptes et de quitter le Yémen. Mais en janvier 1948, alors qu'il est à Aden, il est mis en résidence surveillée. Pendant tout ce temps, il entretient des relations avec des autorités en CFS, en particulier des militaires. Muller, chef des Affaires politiques de la colonie en 1948, et ancien adjoint au commandant du cercle de Dikhil en 1939, explique ne pas savoir que Lippmann avait occupé ce poste, le dossier Lippmann étant gardé par le gouverneur ¹⁶⁸. Son avocat est M^e Bernard-Cothier, autre gaulliste historique du territoire. Après ce dernier épisode yéménite, Alphonse Lippmann rentre en France et disparaît de nos sources. Il reste le symbole d'une transgression des frontières, qu'il utilise pour son profit, toujours à cheval sur les limites.

Charles Raffaneau

En novembre 1948, un nouveau directeur des Travaux publics de la colonie arrive en Côte française des Somalis : Charles Raffaneau. Né dans les Charentes, alors «inférieures», le 7 février 1901, il a travaillé brièvement à la compagnie du PLM, puis aux services techniques de la ville de Blois à partir de 1926, avant d'intégrer le cadre colonial à Tanger en 1928, où il travaille au développement du port. Devenu ingénieur-adjoint en 1931, il est nommé en AOF à la fin de 1934, avant de revenir au ministère en 1941. Ingénieur principal en 1943, il prend le poste de chef des Travaux publics de la Martinique en septembre 1945, avant de venir en CFS, où il termine sa carrière coloniale en 1955 ¹⁶⁹.

Il est chargé du développement du port à la suite de la création du port franc en 1949 (voir le chapitre 3-2), dont il devient cumulativement le directeur par une décision ministérielle de septembre 1950, suite à une demande du gouverneur, Numa Sadoul, *«à titre personnel et non es qualité»* ¹⁷⁰ :

«Les grands travaux réalisés sous sa direction à Djibouti depuis 1949 et l'essor de ce port depuis cette date l'avaient mis en valeur en tant que technicien; le rôle qu'il jouait dans le Territoire et la confiance qui lui accordait le gouverneur Sadoul en faisait un personnage de premier plan, sinon le personnage de premier plan» ¹⁷¹.

¹⁶⁵ ANOM, 12A2-2, «Relations avec les autorités britanniques (1944-1953)», lettre du gouverneur au ministère, 18/3/1947.

¹⁶⁶ ANOM, 12A2-1, «Représentations consulaires des pays voisins», note de la légation de France à Djeddah au gouverneur, 20/1/1948. Une autre note évoque une responsabilité de la maison Besse dans le blocage de la livraison (ANOM, 4F2, rapport de Martin, 25/8/1948).

¹⁶⁷ ANOM, 4F2, rapport de Martin, 25/8/1948.

¹⁶⁸ ANOM, Contrôle 812, mission Monguillot, rapport n° 5, 1948.

¹⁶⁹ ANOM, EE II 5901, dossier personnel de Raffaneau.

¹⁷⁰ ANOM, EE II 5901, note pour le secrétaire d'Etat, 8/9/1950.

¹⁷¹ ANOM, EE II 5901, rapport 11D de l'inspecteur Ihle, confidentiel, 28/7/1955, p. 2.

Le port est alors un service administratif de la colonie, dont le budget est directement rattaché au budget colonial. L'exploitation du port de commerce de Djibouti n'est gérée dans un budget annexe, séparé mais toujours administratif, qu'à partir de 1955 ¹⁷².

Le gouverneur Sadoul (en poste en CFS de mars 1950 à avril 1954), se félicite régulièrement de l'action de Raffaneau, malgré les contraintes dues aux caractéristiques locales et aux difficultés de recrutement de personnel ¹⁷³. Ainsi, en novembre 1952, alors qu'il est en congé en métropole, le gouverneur demande son retour anticipé pour les besoins du service.

Depuis au moins 1948, les responsables de la Côte française des Somalis et de la Compagnie des Batignolles tentent d'obtenir des contrats de travaux publics au Yémen ¹⁷⁴. Sans doute au début de 1953, une mission yéménite vient à Djibouti étudier le fonctionnement du port. Elle envisage la possibilité d'utiliser Djibouti au lieu d'Aden pour le débarquement des marchandises, envoyées ensuite au Yémen par cabotage. Finalement, le gouvernement yéménite décide d'entreprendre la modernisation du port de Mokha, situé à environ 70 kilomètres au nord de Bab-el-Mandeb, sur la côte orientale de la mer Rouge. Pour ce faire, il demande l'envoi d'un expert français pour déterminer les travaux nécessaires.

Le 25 mars 1953, Sadoul demande l'autorisation d'envoyer Raffaneau au Yémen pour ce projet; le ministère donne son accord le 1^{er} avril. A la suite de cette mission, le 2 juin 1953, Sadoul informe la FOM que le Yémen souhaite que les travaux soient effectués par une entreprise française et que Raffaneau soit chargé de les contrôler. Le ministère accepte cette proposition le 13 juin. Le Yémen est alors un pays fermé aux influences occidentales, où seuls des avions yéménites peuvent se poser, où il n'existe pas de représentations diplomatiques ¹⁷⁵. C'est pourquoi le gouvernement français voit d'un bon œil ce pied engagé dans un possible entrebaillement du pays.

Après que Raffaneau a fait un projet d'aménagements portuaires, un accord est signé le 17 août 1953, dans le bureau du gouverneur de la CFS, entre la Compagnie des Batignolles, groupe de travaux publics très engagé à Djibouti ¹⁷⁶, un intermédiaire désigné par l'imam du Yémen – dont le nom n'est pas mentionné dans la documentation –, et le gouverneur qui le vise.

Cet accord prévoit que les travaux seront payés par tranches, par l'intermédiaire de la Banque de l'Indochine, Raffaneau étant chargé de valider les paiements après avoir vérifié le travail effectué. Le devis initial est d'environ 90 millions de francs Djibouti, porté à 98 millions suite à des difficultés

¹⁷² Décret n° 54-1169.

¹⁷³ Une note du 18/6/1949, suite à une demande de personnel, constate que «*les candidats pressentis sont rétifs dès que nous leur parlons de Djibouti*». (ANOM EE II 5901). C'est à cette époque que Robert Tholomier y est envoyé comme contractuel des Travaux publics.

¹⁷⁴ C'était, avec la libération de Lippmann (voir *supra*), une des missions de Martin qui se rend au Yémen en juillet-août 1948 : «*Pour la Société de construction des Batignolles : Entrer en relations avec le Gouvernement yéménite et rechercher la possibilité d'entreprendre des travaux publics au Yémen*» (ANOM, 4F2, rapport du 25/8/1948).

¹⁷⁵ ANOM, 2E9, «*Relations franco-yéménites (1930-1957)*», note de Ponod-Herzen, 17/11/1944 : «*Aucun consul n'est officiellement admis au Yémen*».

¹⁷⁶ «*Adjudicataire de très gros marchés pour l'Administration de la CFS*» selon le rapport 11D du 28/7/1955, p. 19. Elle avait déjà réalisé l'agrandissement du quai du Large et la prolongation de la jetée Duparchy au début des années 1930. En 1954, cette société a obtenu un contrat de travaux dans le port d'Assab (ANOM, 3E7, «*Renseignement 1954*»).

techniques imprévues. Les travaux commencent en novembre 1953 et sont achevés en mars 1955, avec seulement un mois de retard sur les prévisions.

Le 2 juillet 1954, alors que le gouverneur par intérim est Roland Pré – dans l'attente de l'arrivée de Petitbon, remplaçant de Sadoul – un nouveau contrat est signé pour la rénovation et le goudronnage partiel de la piste entre le port de Mokha et Tazé – capitale du pays depuis 1948 – à une centaine de kilomètres à l'intérieur. Les travaux doivent être terminés en novembre 1955, pour un montant de plus de 112 millions de francs Djibouti. Le montage financier et technique est le même que pour le port de Mokha; le chantier démarre en septembre 1954.

Mais, après l'arrivée du gouverneur Petitbon en août, la situation se dégrade. Le nouveau gouverneur entre en conflit avec son subordonné, qui tient un rôle trop important, ainsi décrit par le rapport d'inspection à charge rédigé en août 1955 :

«Politisation abusive du service [des TP], marquée notamment par la constitution d'un véritable parti TP au Conseil représentatif – 7 agents des TP membres du Conseil¹⁷⁷ –, par des complaisances excessives à l'égard des membres de ce Conseil ou des Chefs syndicaux – dont les deux principaux sont également Agents du Service»¹⁷⁸.

C'est sans doute dans le cadre de ce conflit que survient la crise, au cours de laquelle Raffaneau utilise ses diverses positions frontalières (le port et le Yémen). En décembre 1954, le gouvernement yéménite nomme un deuxième expert, Hans Hansen¹⁷⁹, qui n'est pas habilité à valider les paiements. En février 1955, le séjour colonial de Raffaneau se termine et il rentre en France le 18¹⁸⁰. Malgré un rappel du gouverneur le 10 février, il ne valide pas les paiements de la fin de 1954 et du début de 1955 avant son départ.

Dès le 21 février, l'entreprise s'inquiète et demande qu'un autre contrôleur puisse assurer les règlements (dont les retards atteignent 36 millions de francs Djibouti à la fin juin). Le gouvernement yéménite, qui rencontre peut-être au même moment des difficultés de trésorerie, refuse tout accord tant que Raffaneau n'est pas revenu au Yémen pour solder sa gestion. La situation devient alors assez tendue, au point qu'en avril 1955, le ministère de la FOM écrit au gouverneur qu'il peut prévoir une évacuation militaire des Français se trouvant au Yémen :

«Vous m'avez rendu compte que vous envisagiez d'envoyer le dragueur "Jasmin" à Moka pour l'évacuation éventuelle des familles du personnel de la Société des Batignolles. S'agissant d'un navire de guerre appelé à se rendre en Territoire étranger, j'ai estimé nécessaire de demander l'accord de principe du Département des Affaires étrangères et du Département de la Défense nationale et des Forces armées. J'ai l'honneur de vous faire connaître que ces Départements n'ont pas soulevé d'objection, et il m'a été précisé, par le Département des Forces armées, que dans le cas où des incidents éclateraient au Yémen, vous étiez habilité pour confier au "Jasmin" des missions d'urgence comme celle que vous avez envisagée»¹⁸¹.

¹⁷⁷ Sur 25 membres.

¹⁷⁸ ANOM, EE II 5901, rapport 15E de l'inspecteur Iehle, confidentiel, 25/8/1955, p. 6.

¹⁷⁹ Il meurt au début de 1956.

¹⁸⁰ «En emportant la totalité des archives concernant les travaux du Yémen», précise le rapport 11D du 28/7/1955, cité, p. 21.

¹⁸¹ ANOM, 2E9, «Renseignements politiques (1927-1956)», lettre du 19/4/1955.

La position de Raffaneau est alors délicate, comme le décrit le rapport d'inspection cité : «*Fonctionnaire de la CFS, il devenait, à titre personnel, conseiller d'un Gouvernement étranger. D'où une dualité de subordination*» (p. 5). Il est rémunéré pour son activité d'expert par une commission de 3% sur les sommes versées à l'entreprise ¹⁸², que le gouverneur déclare découvrir en février 1955 – elle n'est pas mentionnée dans les échanges antérieurs ni précisée sur les contrats signés – alors qu'il croyait, affirme-t-il, que la mission de Raffaneau était prise en charge par la France au titre de la coopération.

C'est un autre conflit qui explique sans doute l'attitude du gouverneur Petitbon. Durant le début des années 1950, avant la conclusion de l'accord franco-éthiopien de 1959, nous avons vu au chapitre 4-2 les débats au sein de l'administration et entre elle et la Compagnie de chemin de fer, sur les conditions du développement de Djibouti. Les acteurs du «corridor commercial» – port (Raffaneau) et train (Michel-Cote) – sont favorables à une pression politique sur l'Éthiopie pour la contraindre à utiliser Djibouti sans lui faire de concessions. Ils poursuivent la vision «coloniale» des relations franco-éthiopiennes symbolisée par la question de Dire-Dawa. Le gouverneur Sadoul, en poste jusqu'en avril 1954, était plutôt proche de ces analyses, comme l'ont montré ses positions sur Afambo. En juin 1955, Petitbon, après avoir rappelé que la colonie de «*Djibouti est dotée d'une organisation administrative calquée sur celle de la métropole. C'est l'ensemble chemin de fer-port qui fait tourner cette machine trop lourde*» ¹⁸³, expose les difficultés qu'il rencontre à faire baisser les tarifs des opérateurs. Suite à sa demande en ce sens, le CFE a estimé :

«que c'était inutile, qu'avant peu, grâce à ses négociations personnelles et à celle de M. Michel-Cote, les éthiopiens prendraient des mesures politiques telles que la concurrence de la route d'Assab disparaîtrait. (...) M. Michel-Cote s'obstine à chercher dans une conversation diplomatique d'Etat à Etat la solution du problème du chemin de fer alors que cette solution ne peut être que commerciale» ¹⁸⁴.

Petitbon défend au contraire l'idée que la préservation de la «frontière du port» passe par son adaptation aux demandes éthiopiennes, pour éviter soit sa faillite, soit une mainmise éthiopienne.

Probablement dès la fin de 1954, le gouverneur Petitbon décide de se séparer de Raffaneau, qui tente de s'imposer en utilisant sa situation au port et en investissant les instances «politiques». Le gouverneur est rejoint en janvier 1955 par le député Magendie ¹⁸⁵, élu en 1951 contre le candidat soutenu par le CFE, et alors en fin de mandat. La charge est sévère : Raffaneau est accusé d'avoir organisé un contre-pouvoir au gouverneur en utilisant son autorité sur ses subordonnés élus au Conseil représentatif, d'avoir détourné des fonds publics pour construire une villa à l'Arta ¹⁸⁶, d'avoir «*utilisé ses fonctions de conseiller*

¹⁸² L'intermédiaire yéménite toucherait 6,5%, soit près de 10% de commission au total.

¹⁸³ ANOM, Contrôle 814, «Mission Tezenas du Montcel (1955)», note du gouverneur, 18/6/1955.

¹⁸⁴ *Ibidem*.

¹⁸⁵ ANOM, Contrôle 814, «Mission Tezenas du Montcel (1955)», une note de Magendie au ministre de la FOM, 27/1/1955, parle des Travaux publics comme d'un «*Etat dans l'Etat*», évoquant gabegie et corruption.

¹⁸⁶ Le rapport 15E, du 25/8/1955, évoque «*sur la seule villa personnelle de Mr. Raffaneau à l'Arta environ 500 000 FD de fournitures et travaux réalisés sur crédits administratifs*» et précise que dans les comptes d'un des entrepreneur de ce bâtiment, qui travaille également pour le service des Travaux publics, le compte de Raffaneau est soldé au 31/12/1954 «*par transfert aux Comptes de Frais généraux de l'entreprise*» (p. 6), c'est-à-dire non payé et

technique du gouvernement du Yémen pour tenter une épreuve de force vis-à-vis du chef du Territoire», «de mener avec un gouvernement étranger une politique personnelle dont il savait qu'elle était en contradiction formelle avec celle du Chef du Territoire»¹⁸⁷. Une mission d'inspection établit en juillet plusieurs rapports qui dressent un réquisitoire sur ces bases, y ajoutant l'incompétence professionnelle, des carences dans la gestion du service de Travaux publics et critiquant le travail effectué au Yémen.

Le 28 juin 1955, Charles Raffaneau, toujours en congé administratif, revient au Yémen, sans doute à la demande des Affaires étrangères, puisque les demandes yéménites le concernant ont transité par le consul de France à Aden, et sans doute après avoir informé la FOM, en tout cas la direction des Travaux publics.

En décembre 1955, le ministère des Affaires étrangères écrit à la France d'Outre-mer pour lui demander la mise en détachement ou en disponibilité de Raffaneau :

«Le gouvernement yéménite est intervenu de façon très pressante auprès de mon Département pour obtenir le retour prochain en Arabie de M. Raffaneau».

Sa mission «présente donc, sur le plan national, un intérêt qui ne saurait vous échapper, (...) [en outre, avec une] mission d'assistance technique [il] demeurerait par ce moyen sous le contrôle du gouvernement français. (...)

Je ne suis pas sans ignorer la position difficile dans laquelle se trouve actuellement cet agent».

En effet, à la suite des rapports d'inspection, Raffaneau est en difficulté au ministère. Le 29 décembre 1955, une décision ministérielle le défère devant une commission d'enquête chargée d'étudier sa responsabilité sur les points évoqués. En février 1956, le directeur des Affaires politiques, chef de cette commission d'enquête, analyse la situation dans une «note au ministre» confidentielle¹⁸⁸. Estimant qu'«il semble qu'il ne soit pas exagéré d'écrire (...) que les intérêts français au Yémen, comme nos bonnes relations diplomatiques avec ce pays, exigent que satisfaction soit donnée à l'Imam», et qu'une décision de la commission serait très longue à obtenir, il précise :

Après avoir étudié personnellement le dossier, je suis parvenu aux conclusions ci-après :

a) Les conditions très particulières dans lesquelles un expert est amené à exercer ses activités au Yémen expliquent et justifient l'attitude de M. Raffaneau (...).

b) La présence au sein de l'Assemblée représentative de la Côte française des Somalis, d'un nombre important d'employés du service des Travaux publics ne présente pas un caractère anormal : toute la vie du territoire et sa raison d'être se résument, en effet, dans l'existence et les activités du port de Djibouti administré et géré par les Travaux publics. (...)

c) Les explications et les justifications produites par M. Raffaneau touchant la construction de sa villa de l'Arta conduisent à écarter l'accusation de malversations (...). Il n'existe aucune preuve de malhonnêteté caractérisée à son encontre».

Il rejoint l'avis de la Direction du personnel, qui doute que la commission sanctionne Raffaneau, et finit par faire une proposition :

«Je conclurai donc, pour mettre un terme à cette affaire (...) que l'ingénieur Raffaneau soit admis à faire valoir ses droits à une pension de retraite. Il me paraît en effet contraire à l'intérêt général que des griefs non fondés ou mineurs aient pour résultat non seulement de

passé en charges.

¹⁸⁷ ANOM, EE II 5901, rapport 11D du 28/7/1955, pp. 21 et 22.

¹⁸⁸ ANOM, EE II 5901, note 16/2/1956.

porter une atteinte grave à un fonctionnaire (...) mais encore et surtout de compromettre la situation de la France au Yémen.

Je proposerai donc au Ministre de rapporter la décision précitée du 27 décembre 1955».

Le 18 février, par une annotation manuscrite sur le rapport, Gaston Defferre, ministre de la FOM depuis le 1^{er} février, suit l'avis de son administration. Sous la pression conjointe des Affaires étrangères – évoquée ci-dessus – et semble-t-il de la direction de Travaux publics – où Raffaneau a des appuis – le renvoi devant la commission est rapporté le 29 février 1956, à la condition que Raffaneau demande sa mise à la retraite *«pour compter du 25 janvier 1956, date à laquelle il réunissait les conditions nécessaires»*¹⁸⁹.

C'est donc bien le jeu sur les frontières nationales, la fuite au Yémen, qui permet à Raffaneau d'échapper au mécanisme de sanction, voir de vengeance, administrative suite à son action sur une autre frontière, celle du port.

Après la régularisation de sa situation administrative en février 1956, Raffaneau est détaché par les Affaires étrangères auprès du gouvernement yéménite à partir du 1^{er} mars 1956 pour neuf mois¹⁹⁰. Le 14 juin 1956, il demande sa mise à la retraite dans une lettre adressée à la FOM depuis Tazé, mais l'arrêté n'est jamais signé. A la fin de cette première mission, la question de son retour dans l'administration est posée, mais il souhaite alors sa mise à la retraite, et fait intervenir un syndicaliste CGT-FO auprès de la direction du personnel en ce sens :

*«L'affaire à laquelle il avait été mêlé avait été classée. (...) Je crois qu'une solution devrait être envisagée qui permettrait la mise à la retraite qui lui avait été demandée mais qui doit être classée»*¹⁹¹.

Cependant en janvier 1957, le MAE informe les Colonies :

*«M. Raffaneau, actuellement encore en mission au Yémen, a fait l'objet d'une demande de la part de l'Iman (sic) qui désire lui confier la direction générale d'un programme de travaux publics»*¹⁹².

Et le 11 mai 1957, les Affaires étrangères signalent à la FOM qu'un avis favorable a été donné pour le détachement de Raffaneau du 1^{er} décembre 1956 au 31 décembre 1957. Un arrêté validant *a posteriori* ce détachement est signé par le président du Conseil, les ministres des Finances, des Affaires étrangères et de la FOM le 4 janvier 1958. Cette mission est finalement prolongée une dernière fois, au titre de la coopération culturelle et technique, jusqu'au 1^{er} juillet 1958. Raffaneau revient ensuite en France, où il est affecté *«pour ordre»* à l'administration centrale, jusqu'à sa mise à la retraite effective au 1^{er} novembre 1958.

La documentation ne détaille pas la fin du contentieux commercial. En janvier 1957, l'attaché commercial pour la mer Rouge, en poste à Asmara, rend compte au secrétaire d'Etat aux Affaires économiques de ses

¹⁸⁹ ANOM, EE II 5901, note de la direction du personnel, 12/11/1956.

¹⁹⁰ Un arrêté autorisant ce détachement, en novembre 1956, *«signé par le ministre de la France d'Outre-Mer, il n'a pas encore reçu le contreseing du ministre des Finances»* (ANOM EE II 5901, note de la direction du personnel, 12/11/1956). La situation est finalement régularisée.

¹⁹¹ ANOM, EE II 5901, lettre de A. Lafond, CGT-FO, au directeur du personnel de la FOM.

¹⁹² ANOM, EE II 5901, lettre du 19/1/1957.

difficultés avec Raffaneau. Il refuserait de valider le paiement de 50 millions de francs Djibouti que le Groupement Français d'Entreprises, en charge de la route, réclame au Yémen :

«Trop souvent d'ailleurs le meilleur jugement de M. Raffaneau paraît influencé par les sentiments d'amertume qu'il porte à tout ce qui touche à Djibouti».

«Je vous dois d'écrire que l'action de M. Raffaneau me semble (...) avoir été plus que tout autre chose, un élément de confusion dans une affaire qui n'en avait nul besoin. Je n'arrive pas quant à moi, même en tenant largement compte de l'influence des latitudes, à concilier les différentes positions que prend M. Raffaneau au cours d'un même entretien»¹⁹³.

En septembre 1957, le gouverneur Mekker indique que, selon les Yéménites, les travaux de la route auraient subi de nombreuses malfaçons¹⁹⁴. Une lettre des Affaires étrangères au même moment indique, après avoir déploré les *«difficultés que j'éprouve actuellement à apprécier la manière de servir de ce fonctionnaire»*, car *«mon département n'a, en effet, aucun représentant diplomatique ou consulaire au Yémen»*. Elle précise ensuite :

«M. Raffaneau avait pour mission de faire acheter par le gouvernement yéménite le matériel du "groupement français d'entreprises" et d'achever les travaux en cours sous le régime de la régie directe.

Cette mission n'est pas terminée à ce jour. La seule certitude acquise concerne la renonciation du gouvernement du Yémen à l'exécution de son projet d'achat du matériel susvisé.

En ce qui concerne la deuxième partie de la mission, mes services n'ont encore recueilli de M. Raffaneau aucune information précise»¹⁹⁵.

¹⁹³ ANOM, 2E9, «Relations franco-yéménites (1930-1957)», lettres des 22 et 23/1/1957.

¹⁹⁴ ANOM, Affaires politiques, supplément non coté CFE-4, «Négociations franco-éthiopiennes 1956-1957», rapport du 26/9/1957.

¹⁹⁵ ANOM, EE II 5901, lettre du MAE à la FOM, sans date (reçue le 17/10/1957).

7-4 – L'ouverture sur le Monde

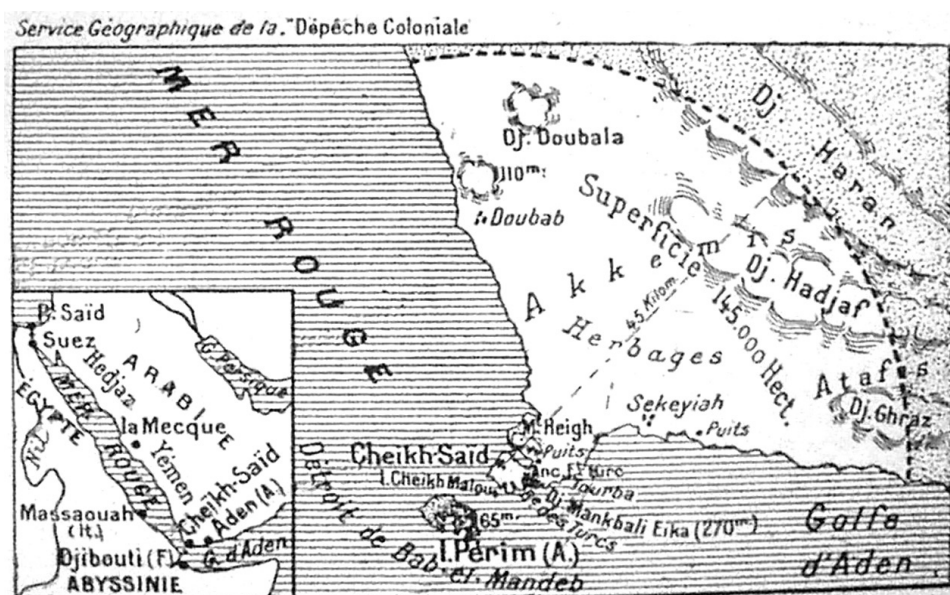
Nous avons évoqué la réalisation de la frontière maritime de Djibouti au chapitre 4-3 : frontière formelle – celle des lignes, des eaux territoriales – et frontière réelle – celle des ports et des points de contacts. Cette frontière donne aussi lieu à des parcours divers, et peut s'analyser à plusieurs échelles.

C'est d'abord bien sûr une «dyade»¹⁹⁶, ligne contiguë à plusieurs espaces, la Côte française des Somalis et le ou les Yémens. Cette frontière se parcourt transversalement, se traverse, mais est aussi une porte vers l'autre, sur la rive opposée du détroit. L'intérêt français pour le Yémen, hors la colonie d'Aden, se maintient durant toute la période étudiée, depuis l'échec de l'installation à Cheik Saïd en 1870 à la mission de Raffaneau dans les années 1950, en passant par celle du capitaine Dupuy après la Première Guerre mondiale.

Cheik Saïd : une frontière possible au-delà de Bab-el-Mandeb

La guerre du Tonkin terminée (voir chapitre 1-1), après 1872 il n'y a plus de Français à Cheik Saïd. Mais la France ne renonce pas à sa souveraineté sur ce territoire¹⁹⁷, même si elle refuse de le racheter en 1883¹⁹⁸. Selon un mémoire italien de 1888, un certain Caury aurait aussi tenté de le vendre au gouvernement britannique en 1884¹⁹⁹.

En 1895, le vice-consul à Aden s'inquiète de projets britanniques de fortification de l'île de Perim, qui «nous enlèverait de plus le port de Cheik Saïd, situé dans le petit canal du détroit de Bab-el-Mandeb, dont la France revendique la possession»²⁰⁰. En 1902, au détour d'un rapport sur la piraterie, un officier de marine parle de «Chaikh Saïd sur lequel nos droits sont incontestables»²⁰¹.



Carte du territoire de Cheik Saïd publiée le 23 mai 1919 dans *La Dépêche coloniale*²⁰²

¹⁹⁶ Pour reprendre la terminologie de Michel Foucher [1991].

¹⁹⁷ Qui serait reconnue par l'accord franco-turc de juillet 1870, que nous n'avons pas trouvé, voir chapitre 1.

¹⁹⁸ Dubois (Colette) [1997], pp. 30-32.

¹⁹⁹ ASMAI, 10/2, fasc. 2.

²⁰⁰ ANOM, Affaires politiques 136/1, lettre au MAE du 13/3/1895.

²⁰¹ ANOM, Affaires politiques 124/1, «Piraterie en mer Rouge», rapport du 27/5/1902.

²⁰² ANOM, Affaires politiques 1295.

Les positions turques établies à Cheik Saïd sont bombardées en 1911 et 1912 lors de la guerre italo-turque ²⁰³. En 1908, une note des Affaires politiques fait le point sur les limites de cette position, et conclut :

«Si ces restrictions [à la valeur de Cheik Saïd] avaient de la valeur en 1885, elles en ont encore beaucoup plus aujourd'hui que la domination anglaise paraît définitivement assise en Egypte, que Perim a été puissamment fortifiée et que nous avons enfin créé à Djibouti un établissement durable» ²⁰⁴.

En 1925, encore, un article de la «Dépêche coloniale» demande l'occupation de Cheik Saïd, à la suite duquel l'Italie s'inquiète : *«la sua occupazione da parte della Francia implicherebbe gravi ripercussioni ai nostri danni»* ²⁰⁵. Au même moment, questionné par un certain Collignon qui souhaite y installer un établissement commercial, le ministère des Colonies répond :

«Le territoire de Cheick-Saïd, de par sa position juridique, ne saurait ressortir à l'autorité et au contrôle de l'administration coloniale. La question de savoir si ce territoire doit être considéré comme constituant en droit un protectorat n'a jamais été résolue de façon définitive par le Quai d'Orsay» ²⁰⁶.

En 1935, les Affaires étrangères ont une position claire, la période de l'appropriation coloniale est terminée et il faut renoncer à cette revendication inutile :

«Cheikh Saïd n'a jamais été colonie française. Il s'agissait seulement de la vente d'un terrain par le propriétaire à une société française. Il y a cinquante ans, on aurait trouvé là une base suffisante pour faire de Cheikh Saïd une colonie. Ce n'est pas possible aujourd'hui. La France ne peut songer à exciper d'un droit privé ancien et non suivi pour dominer l'île anglaise de Perim et avoir le contrôle de Bab-el-Mandeb, c'est-à-dire en faire, pour la France, un "Gibraltar"» ²⁰⁷.

En 1936, une mission française, qui comprend le contre-amiral Rivet, commandant de la division navale du Levant, se rend au Yémen. Après s'être plaint de Lippmann – qui a perturbé leur voyage ²⁰⁸ – ce marin conclut que *«pour Cheik Saïd (...) l'Imam ne consentirait à aucun prix la cession de son territoire»* ²⁰⁹. Et il n'est donc pas mentionné dans le traité d'amitié franco-yéménite du 25 avril 1936. En février 1939, les militaires font le point sur Cheik Saïd, et concluent avec réalisme politique que l'occupation réelle est impossible :

«la France peut revendiquer des droits sur Cheikh Saïd. Toutefois, notre situation en Arabie semble indiquer qu'une action sur ce petit territoire qui commande les portes sud de la mer Rouge ne saurait être envisagée en dehors d'un accord avec le Yémen et en complète entente avec Londres» ²¹⁰.

²⁰³ Qui se termine par l'occupation italienne de la Libye.

²⁰⁴ ANOM, Affaires politiques 1295, «Cheik Saïd (1908-1940)», note de R. Vasselle, 21/7/1908.

²⁰⁵ MAE italien, Affari politici, P 1026, lettre des Colonies aux Affaires étrangères, 10/5/1925 [Son occupation par la France aurait de graves répercussions à nos dépens]. Selon Ciglio (Carlo) [1958-1959], Sapeto en 1869 avait également envisagé une installation à Cheik Saïd au lieu d'Assab.

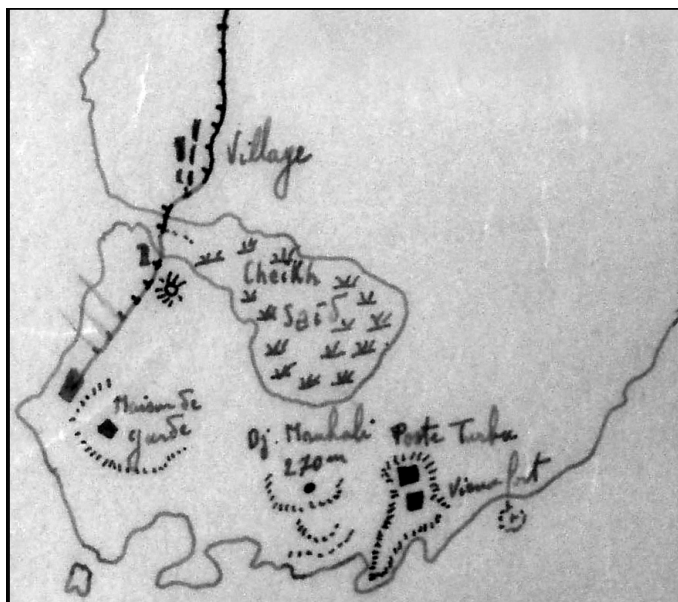
²⁰⁶ MAE, Affaires politiques, Afrique 1918-1940, CFS n° 3, lettre des Colonies au MAE, 31/8/1925.

²⁰⁷ SHAT, 7H6/11, note de l'Etat-major, section Outre-mer, 6/1/1935.

²⁰⁸ Nous avons vu *supra* que Lippmann tente alors d'obtenir un soutien français pour faire du commerce, en particulier d'armes, avec le Yémen.

²⁰⁹ ANOM, Affaires politiques 1295, «Yemen», rapport du 6/3/1936.

²¹⁰ ANOM, 2E9, «Cheik Saïd», rapport non signé de l'Etat-major de l'armée, 7/2/1939.



Détail d'un plan du lieu-dit Cheik Saïd, 1939 ²¹¹

En conséquence, en 1939, Georges Bonnet, ministre des Affaires étrangères, transmet une déclaration officielle à l'imam Yaya, alors «roi» du Yémen, par laquelle le gouvernement français reconnaît les droits du Yémen sur le territoire, sans renoncer formellement aux siens :

«La République française, soucieuse de consolider l'amitié que le traité du 25 avril 1936 a scellée entre Elle et le Yémen et, à cet effet, de marquer l'intérêt qu'elle porte au respect du statu quo territorial et politique des pays riverains de la côte arabique de la mer Rouge, déclare qu'elle n'a pas l'intention de soulever la question de Cheikh-Saïd aussi longtemps que le gouvernement de sa Majesté l'Imam :

a) occupera effectivement la zone visée par l'acte enregistré à Aden le 1^{er} octobre 1868 et l'arrangement franco-ottoman des 4-5 juillet 1870;

b) ne donnera à bail, n'hypothéquera, n'aliénera, à titre onéreux ou gratuit, à une tierce personne, aucune parcelle du littoral de son royaume, ni n'en délèguera, de manière expresse ou tacite la défense.

La présente déclaration ne saurait affecter les droits que, par le contrat de 1868, se sont personnellement acquis les concessionnaires» ²¹².

Cependant en 1949, l'administrateur en charge du Tribunal indigène de Djibouti, R. Jouffrey, demande s'il peut délivrer un jugement supplétif d'acte de naissance à quelqu'un «se disant né à Cheik Saïd en 1906». Comme nous l'avons vu au chapitre 6-1, le jugement supplétif est délivré aux personnes nées en France. La délivrance d'un tel certificat serait une forme de reconnaissance du caractère français du territoire. Une annotation manuscrite donne la réponse, en se référant à la déclaration de 1939, «qui semble impliquer que les individus nés à Cheick Saïd ne sont pas, de facto, nés français» ²¹³. En 1950, un rapport de renseignement précise pour la dernière fois que

«Les arabes nés à Cheik Saïd sont réputés étrangers en raison des abus auxquels pourrait donner lieu la solution inverse, sauf bien entendu s'ils étaient auparavant considérés comme sujets français» ²¹⁴.

²¹¹ ANOM, 2E9, «Cheik Saïd», rapport non signé de l'Etat-major de l'armée, 7/2/1939.

²¹² ANOM, 2E9, «Cheik Saïd», déclaration du 18/7/1939.

²¹³ ANOM, 1E5 et 1E6/1-5, «Sultanats Danakils 1935-1950», lettre du 13/6/1949. Ce document se trouve sans doute par erreur dans ce dossier où il n'a rien à faire.

²¹⁴ ANOM, 4E6/1, «Correspondances diverses (1928-1950)», rapport de juin 1950.

Cheik Saïd n'a jamais été une réelle frontière djiboutienne; le seul moment de présence française a eu lieu près de quinze ans avant l'«invention» du territoire de Djibouti. Cependant ce petit espace est resté près de quatre-vingts ans un «possible» de l'imaginaire colonial, dont le statut et les contours sont flous. La discontinuité territoriale n'est jamais un argument utilisé pour le remettre en cause.

Traverser la mer Rouge : Yémen et Arabie

Mais il n'y a pas que le fantasme de Cheik Saïd qui intéresse la France sur la rive orientale de la mer Rouge. Les rivalités entre puissances occidentales sont fortes en Arabie et au Yémen; ce dernier pays en particulier reste très fermé aux influences occidentales. En 1911, la Turquie soumet l'imam Yaya du Yémen et le Hejaz. C'est pourquoi le sud de la mer Rouge est impliqué dans la guerre italo-turque de 1911-1912. Durant la Première Guerre mondiale, l'Italie a même envisagé de demander la cession du Yémen, «*complément nécessaire de l'Erythrée*»²¹⁵.

Après la révolte arabe de 1916, puis la disparition de l'Empire ottoman, le Yémen redevient autonome et l'Arabie se construit au Nord avec Ibn Seoud²¹⁶. En 1919, le capitaine d'infanterie coloniale Depui²¹⁷, commandant de la brigade indigène de Djibouti avant guerre, est chargé d'une mission d'instruction au Hejaz. Il est encore à Djeddah, en charge du consulat, lors de la prise de ce port par Ibn Seoud en décembre 1924²¹⁸.

En 1922, le Yémen, autonome mais dont l'indépendance n'a pas été reconnue, serait demandeur de techniciens français selon un rapport d'un officier de Marine²¹⁹. En 1930, les Affaires étrangères, font le point sur la situation au Yémen, et en informent les Colonies :

*«A maintes reprises, au cours de ces dernières années, l'attention de mon Département avait été appelée de divers côtés sur le désir du Souverain du Yémen d'entrer en relation régulières avec la France. Certaines propositions, adressées au Gouverneur de la Côte française des Somalis, m'étaient notamment parvenues par l'entremise de vos services»*²²⁰.

La situation politique au Yémen s'étant stabilisée sous la direction de Yaya, la France reconnaît alors officiellement son gouvernement et prévoit des relations diplomatiques, qui «*seront assurées par M. Maigret qui, déjà accrédité auprès de Ibn Seoud en tant que chargé d'affaire, le sera en cette même qualité auprès du Roi du Yémen, tout en conservant sa résidence à Djeddah*». Pour conclure, les diplomates prennent acte du rôle de Djibouti dans les relations avec le Yémen en proposant

*«de prescrire à notre agent de commencer son voyage [au Yémen] par Djibouti pour se mettre en relation avec le Gouverneur de la Côte française des Somalis dont l'expérience en ces questions ne peut manquer de lui être très utile dans l'accomplissement de sa mission»*²²¹.

²¹⁵ MAE, Guerre 1914-1918, Affaires générales Afrique, vol. 1505, «Ambitions coloniales italiennes (30/6/1916-30/4/1917)», lettre du chargé d'affaire à Rome, 10/9/1916.

²¹⁶ Chagnollaud (Jean-Paul) et Souiah (Sid-Ahmed) [2004].

²¹⁷ Jean-Yves Bertrand-Cadi travaille à une biographie de Depui.

²¹⁸ SHM, 1BB3-17.

²¹⁹ MAE, Affaires politiques, Afrique 1918-1940, CFS n° 2, rapport du capitaine de frégate Esteva, 8/8/1922.

²²⁰ ANOM, 2E9, «Relations franco-yéménites (1930-1957)», lettre du 9/5/1930.

²²¹ *ibidem*.

Les Colonies se félicitent de ces évolutions et en informent le gouverneur, car «*la Côte française des Somalis [est], de par sa situation, tout particulièrement intéressée au développement des relations que nous allons désormais entretenir avec le Yémen*»²²². Nous avons vu qu'il faut attendre 1936 pour qu'un accord franco-yéménite soit conclu.

Djibouti apparaît donc bien comme le relais vers le Yémen. C'est aussi dû au fait qu'une partie importante et influente de la population djiboutienne est d'origine yéménite. Un rapport de 1943 indique ainsi :

*«Les Arabes forment le groupe le plus uni et le plus évolué. C'est celui qui oppose aussi le plus de force aux principes de notre civilisation européenne : il détient la puissance de l'argent et s'appuie sur un intense fanatisme religieux»*²²³.

Il précise qu'Ali Coubèche, un des plus riche commerçant de la place, né au Yémen, est un proche de l'imam Yaya, qui «*est l'ennemi acharné de toutes relations suivies avec les représentants des nations européennes*».

Un autre aspect des relations avec l'Arabie est le contrôle, par l'administration coloniale, du pèlerinage à la Mecque, intégré au royaume seoudien en octobre 1924. Dans les années 1930, des «délégués officiels» de la Côte française des Somalis, accomplissent ce rite. Il s'agit de notables dont l'administration souhaite renforcer le poids politique interne. En 1927, le nouveau sultan de Tadjoura, soutenu par l'administration qui vient d'y établir un poste, est ainsi envoyé à La Mecque. Au début des années 1950, ce sont Mohamed Kamil (membre du Conseil représentatif) et Ibrahim Anfare (okal des Debnés) qui y vont²²⁴. En 1956, «*le stationnaire de la Marine Nationale de Djibouti "Le Jasmin" n'a pas été autorisé cette année à se rendre à Djeddah*»²²⁵, les pèlerins sont donc envoyés en avion.

Ces relations privilégiées avec la péninsule arabique vont se développer après l'indépendance de Djibouti et l'adhésion du nouvel Etat à la Ligue arabe. Les investissements publics et privés venus de l'autre côté de la mer Rouge se multiplient. Par exemple, c'est l'Arabie seoudite qui finance la «route de l'unité» – ou «route du roi Fahd» – ouverte en 1981, qui fait le tour du golfe de Tadjoura; c'est une compagnie de Dubaï qui obtient la concession de l'exploitation du port de Djibouti au début des années 2000²²⁶. Dans un autre domaine, Djibouti est aujourd'hui un lieu de villégiature pour les classes supérieures des pays de la péninsule arabique²²⁷.

Longer la frontière : Suez et le trafic maritime

La canal de Suez fait de la mer Rouge un axe de circulation qui longe les frontières sur près de 3000 kilomètres. Pour que cette route maritime soit utilisable, il est nécessaire d'assurer la sécurité des mers, en

²²² ANOM, 2E9, «Relations franco-yéménites (1930-1957)», lettre au gouverneur du 12/6/1930.

²²³ ANOM, 4E6/2, «Rapports 1932-1951», Rapport sur la politique indigène, 15/12/1943.

²²⁴ ANOM, 13A2/3.

²²⁵ ANOM, 4E2/4, «Grèves 1953-1956», rapport du gouverneur de juillet 1956.

²²⁶ Gascon (Alain) [2005].

²²⁷ Situé à faible distance de ces pays qui se targuent d'appliquer une interprétation stricte de l'Islam, Djibouti connaît en effet une grande liberté des mœurs (consommation d'alcool, prostitution...).

particulier autour du détroit de Bab-el-Mandeb, dans la mer Rouge ou l'océan Indien, ce qui demande un contrôle des espaces côtiers, en particulier des ports. Mais cela n'est pas toujours possible, de par le statut des pays limitrophes, à l'est comme à l'ouest. La sécurité des mers demande donc une présence navale militaire des pays utilisateurs de cet axe, les puissances occidentales.

En 1902, à la demande des Italiens, une action italo-française contre la piraterie en mer Rouge est menée. Elle consiste en une croisière de douze jours de deux bâtiments militaires. Le lieutenant de vaisseau Germain, commandant du «Scorpion», explique qu'il s'agit aussi de protéger les établissements coloniaux, et que Djibouti est peu menacé :

«Les Italiens se plaignent vivement de la piraterie. De fait, leurs côtes et leurs boutres semblent être le principal objectif de tous les forbans de la mer Rouge, dont les actes sont encouragés par la plus complète inertie italienne. Il y a un mois, une bande a attaqué le pénitencier de Darnalak. Son but était de mener en esclavage les nombreux abyssins qui y sont enfermés. (...)

Les Italiens sont forcés de s'occuper des pirates qui viennent directement les attaquer sur leur côte. Nous n'avons pas à nous inquiéter outre mesure puisque c'est à Djibouti qu'ils vont chercher leurs armes et qu'ils n'exercent pas leurs méfaits dans notre colonie. Un rapprochement avec la colonie de l'Erythrée ne peut être dans la Mer Rouge que peu profitable à nos intérêts» ²²⁸

Les pirates proviennent, semble-t-il, principalement de la côte orientale de la mer Rouge. Les Français rejettent une proposition italienne de bombardement

En 1889, le stationnaire «Météore» – dont nous avons vu au chapitre 1-2 le rôle lors de la création de la colonie – est remplacé par l'«Etoile». En 1890, la colonie achète 50 000 francs le «Pingouin» à la Marine, qui continue à fournir son armement ²²⁹. Puis la Marine diminue sa présence dans le golfe de Tadjoura, et en retire le «stationnaire». A la fin des années 1890, il n'y a plus de navire de guerre à Djibouti. En août 1902, la Marine estime toujours ne pas avoir de navire disponible pour maintenir un navire permanent en mer Rouge. En dépit du rapport du commandant du «Scorpion», qui estime que la présence d'une canonnière partagée entre Madagascar et la mer Rouge est la solution la plus économique pour montrer la présence française à Djeddah et les autres ports de l'Arabie méridionale, et

«réprimer les actions des pirates (...) en allant brûler les boutres devant les principaux centres Bédouins sans entraîner d'actions à terre trop conséquentes», car «à moins d'une expédition très importante, la piraterie ne peut pas être totalement supprimée dans la mer Rouge, mais, par une surveillance active des côtes et des châtiments prompts, il est facile de la réduire vis-à-vis des pavillons européens à de vulgaires actes de brigandage très peu fréquents» ²³⁰.

En 1922, Djibouti devient une «station navale», avec un navire militaire en permanence sur place : l'avisos «Diana». Ses caractéristiques techniques, en particulier son temps de chauffe de quinze heures, le rendent peu efficace dans la répression des trafics, mais il assure une présence symbolique et souveraine de la France en mer Rouge et le long de la route maritime. Cependant, le ministère de la Marine n'est pas

²²⁸ ANOM, Affaires politiques 124/1, «Piraterie en mer Rouge», rapport du 27/5/1902.

²²⁹ ANOM, série géographique, Somalis 4/43.

²³⁰ ANOM, Affaires politiques 124/1, «Piraterie en mer Rouge», rapport du 27/5/1902.

favorable à son maintien à Djibouti, où le climat est pénible pour les hommes ²³¹. La «Diana» est envoyée dans le golfe Persique en 1924, mais le président du Conseil effectue un rappel à l'ordre : *«j'estime indispensable que la "Diana" rejoigne le plus tôt possible son poste à Djibouti»* ²³². Lorsqu'en décembre 1924, la Marine demande le rattachement de la station de la mer Rouge à l'escadre du Levant – basée à Beyrouth –, elle essuie un nouveau refus. En effet, une présence militaire française est souhaitable dans la zone, en particulier à cause des conflits qui se déroulent dans la péninsule arabique ²³³.

À partir de la conquête italienne de l'Éthiopie, la présence navale à Djibouti se renforce. Après la Seconde Guerre mondiale, la présence de la flotte française à Djibouti reste importante. Les installations de la Marine sont placées au bout de la «jetée du Gouvernement», dans la partie sud-ouest du port. Djibouti devient une véritable base navale française, rôle renforcé après le retrait de la base de Diego Suarez – à Madagascar – en 1976.

Djibouti, la frontière coloniale

Djibouti est la première escale «française» sur la route orientale des colonies, celle qui mène depuis Marseille vers Madagascar et les colonies indochinoises, desservie par les Messageries Maritimes. C'est là que passent les fonctionnaires, militaires et commerçants en route vers les colonies.

Dès les débuts de la colonie, des commerçants tentent de profiter de ce passage touristique ²³⁴. Cependant, les quais sont inaccessibles aux navires à fort tirant d'eau jusqu'en 1952 ²³⁵. Les passagers sont contraints à l'usage de navettes ²³⁶, utilisables à marée haute uniquement jusqu'à l'achèvement du «quai du Gouvernement» en 1925 ²³⁷. La Chambre de commerce se plaint déjà de cette situation en avril 1908, estimant que le stationnement des navires loin de la côte dissuade les touristes de descendre en ville et pénalise le commerce ²³⁸. Tout un monde de petits marchands et de petits services, plus ou moins réglementé, grouille autour des paquebots et des points d'abordage.

Des années 1920 à l'indépendance, un bar de Djibouti porte le nom de «Palmier en zinc». Dans l'étude qu'elle a consacré à cet emblème djiboutien, Colette Dubois raconte le rite initiatique colonial auquel il est associé :

«Le palmier en zinc est intégré dans la légende des marins et fait office de rite. Ainsi, tout passager néophyte de la ligne maritime de l'Extrême-Orient ou des Mascareignes qui empruntait pour la première fois le canal de Suez était regardé par les "vieux" coloniaux (...) avec une certaine condescendance. Une étrange question lui était alors posée : existait-il un palmier en métal à Djibouti, prochain port (...) ? Ignorant le piège, de bonne

²³¹ SHM, 1BB3-17, lettre du président du Conseil au ministre de la Marine, 24/12/1924, en réponse à une lettre du 8/12.

²³² SHM, 1BB3-17, lettre du président du Conseil au ministre de la Marine, 20/6/1924.

²³³ SHM, 1BB3-17, lettre du président du Conseil au ministre de la Marine, 24/12/1924.

²³⁴ Les Messageries maritimes utilisent le port de Djibouti depuis 1895.

²³⁵ ANOM, Affaires politiques, supplément non coté (CFE-3).

²³⁶ Dubois (Colette) [1997] : *«Le quai du Gouverneur accueillit toujours les boutres et les chalands sur lesquels passagers et marchandises étaient transbordés (...). En arrière de ce môle, sur le plateau de Djibouti, la ville commerçante put s'étendre»*, p. 73.

²³⁷ Les marchandises sont transbordées sur des chalands, dont le principal opérateur est la Compagnie maritime de l'Afrique orientale, filiale des Messageries maritimes. Ils accostent dans la partie industrielle, le Marabout au nord-est du port, connectée au chemin de fer. Ils sont également limités par les marées jusqu'à l'aménagement du quai Duparchy en 1934.

²³⁸ Avis publié au *Journal officiel* CFS, avril 1908.

foi, le passager niait l'existence d'un tel phénomène. Ainsi, dès leur débarquement, le groupe de passagers complice se dirigeait vers le bar à l'enseigne du Palmier en Zinc et faisait constater à l'imprudent parieur qu'un palmier en métal trônait bien au centre de la salle. La tournée générale offerte par le perdant clôturait l'épisode. A la suite de ce rite initiatique, le néophyte entraînait dans le groupe des coloniaux»²³⁹.

C'est à Djibouti, dans son port, que les fonctionnaires coloniaux (administrateurs et militaires) ont leur premier contact avec les «colonies». C'est en se promenant dans ses rues qu'ils ont leurs premières visions exotiques, après Suez, mais là c'est l'Angleterre, le monde arabo-musulman, d'autres mythes. Djibouti est la première frontière coloniale, le lieu où l'on quitte définitivement la métropole pour pénétrer dans un autre monde ou, dans l'autre sens, la dernière escale avant le retour à la «civilisation».

²³⁹ Dubois (Colette) [1999], p. 409.

Conclusion

Les paradoxes de la frontière : des frontières au territoire

Au terme du parcours de tant de limites et de frontières, quel bilan tirer ? Nous avons envisagé l'histoire du territoire qui est devenu la République de Djibouti à travers la lorgnette de la frontière. Après avoir défini les différentes frontières djiboutiennes, nous avons étudié les mécanismes de leur formation, leurs évolutions et leurs conséquences.

L'installation française dans l'espace qui devient progressivement Djibouti, puis la réalisation territoriale de cet espace, font intervenir les limites et les frontières dans une succession d'aller-retours. Alors que, lors du premier achat du territoire, sa réalité terrestre semble de peu d'importance, la première mission assignée aux fonctionnaires envoyés y préparer l'occupation effective, vingt ans plus tard, est la reconnaissance des limites. De même, l'étalement le long du littoral ne prend pas en compte les espaces intérieurs, se contentant de références vagues à des limites anciennes, traditionnelles ou coutumières. C'est seulement plusieurs décennies plus tard que l'on passe d'une vision politique et imaginée du territoire à sa transcription dans le réel. Le territoire se construit par une succession de progressions. Les frontières, mouvantes, sont imposées dans un rapport de force, qui peut aller jusqu'à la confrontation armée. Le territoire djiboutien est alors en cours de réalisation. Sa frontière se fabrique finalement, non par l'imposition coloniale mais par la négociation avec d'autres acteurs nationaux. Il est alors possible de dire la frontière nationale.

La fabrication matérielle des frontières nationales utilise successivement de nombreux registres. Nous rencontrons des aspects pratiques, des considérations topologiques, des arguments fonctionnels ou symboliques, et la simple géométrie. La ligne droite entre deux points est utilisée à petite échelle pour l'extension des plus anciennes frontières, des limites côtières vers l'intérieur, au Nord comme au Sud. Mais elle sert aussi souvent, à grande échelle, pour relier deux points identifiés et bornés. Dans d'autres cas, le relief permet d'assurer la continuité de la ligne frontalière entre les points marqués (bord de falaise ou thalweg de rivière par exemple). Si son tracé n'a rien de naturel ou d'évident, il n'est cependant ni irrationnel ni détaché des réalités des régions qu'il traverse et découpe. Les frontières nationales de Djibouti ne sont pas arbitraires, cette étude a permis de détailler les causes et les modalités de leurs fabrications. Elles correspondent aux réalités géopolitiques d'un moment donné, et se maintiennent en devenant, par leur seule existence, un des éléments autour desquels évoluent ces systèmes politiques.

Alors qu'avant la fixation des frontières les espaces restent flous, ouverts, interprétables, une fois délimités les territoires ne sont plus un enjeu. Ce n'est plus leur définition qui se trouve au cœur des considérations, mais leur utilisation. Les frontières continuent de jouer un rôle et même, leur efficacité devient déterminante une fois qu'elles sont inscrites dans la réalité. Les espaces alors enserrés et définis, il faut faire correspondre la réalité à cette fabrication, c'est-à-dire le territoire réel au territoire conçu. On retrouve les mêmes démarches lors des fixations de limites de pâturages, avec le niveau de complexité supplémentaire que représente, à partir des années 1930, l'intervention des puissances régaliennes qui deviennent arbitrales. Les autres frontières internes, en particulier les limites administratives, sont aussi élaborées dans un processus négocié avec une instance arbitrale : la hiérarchie administrative. Les frontières commerciales, en particulier celle du chemin de fer, évoluent dans une dialectique plus complexe, mélangeant des relations politiques entre puissances nationales – pas nécessairement égales pour autant – et l'intervention des acteurs économiques qui tendent à imposer leur propre frontière.

Sur la question de la continuité entre les frontières élaborées durant la période coloniale et les réalités antérieures, les limites temporelles de cette étude et, plus généralement, la connaissance actuelle des espaces djiboutiens pré-coloniaux, ne permettent pas de répondre définitivement. Au XIX^e siècle, les territoires des nomades et des caravanes définissent des espaces mouvants, qui évoluent en fonction des aléas climatiques, des besoins des troupeaux, des innovations commerciales (armes, matières premières...) et des rapports de force, politiques et militaires. Sur la côte, seuls des points d'accès maritimes font l'objet d'une appropriation; ni les limites entre ces ports, ni celles de zones ou de parcours maritimes – la pêche n'est pas pratiquée –, ne sont précises. Cependant la référence à des entités politiques pré-coloniales existe dans les définitions frontalières. Le sultanat de Rehayto a été partagé entre les Français et les Italiens dans le sens nord-sud, mais sa limite occidentale est aussi celle entre les espaces administratifs d'Obock et de Tadjoura. Dans l'Ouest djiboutien, la frontière nationale n'a aucune justification historique, seuls quelques points d'eau sont respectés. Cependant la limite entre les espaces administratifs de Tadjoura et de Dikhil prend en compte tant les zones de pâturage des nomades que les trajets des caravanes vers le Wälo. Au sud-est du lac Abhé, la frontière tend à se rapprocher des limites méridionales du peuplement afar. Mais est-ce la frontière qui s'est adaptée aux populations ou le peuplement qui a suivi la frontière ? En tout cas, les limites administratives dans le Sud du territoire ne reprennent pas des limites antérieures mais des réalités coloniales. La limite entre les circonscriptions autour d'Ali Sabieh et de Dikhil correspond à la volonté de marquer l'espace ferroviaire, qui se prolonge vers Dire Dawa et l'Éthiopie. Le territoire du chemin de fer, plus ancienne pénétration coloniale loin des côtes, ne suit pas des itinéraires caravaniers, mais correspond cependant, dans sa direction générale, à un trafic traditionnel. Enfin l'espace administratif et politique de la ville de Djibouti s'adapte à son agglomération, de loin la principale de la colonie, mais aussi à ses besoins stratégiques. Il comprend toujours le bord de mer jusqu'à la frontière sud avec le Somaliland, à Loyada, pour contrôler une importante voie d'accès terrestre. Après la Seconde Guerre mondiale, il s'étend vers l'ouest, le long du

littoral jusqu'à l'Arta, sans doute avec la même volonté de contrôle des accès, mais aussi car cette zone devient résidentielle, lieu de villégiature des élites djiboutiennes.

Après l'indépendance, les frontières de la période coloniale se maintiennent en général, mais on constate des évolutions. Les limites administratives, sans changer de signification, s'adaptent. Les frontières commerciales internationales reflètent les changements des flux économiques et des besoins des acteurs. Les frontières nationales poursuivent leur enracinement.

Une fois les frontières établies, qu'elle soient nationales ou autres, il faut les utiliser, les faire respecter et en tirer leurs conséquences humaines. Si, à petite échelle, la frontière est bien le lieu des échanges, à l'échelle de l'individu la frontière est d'abord une contrainte. Elle limite les possibilités de circulation, soumettant le transit au contrôle administratif et régalién. Même la voie commerciale fait l'objet d'un contrôle, tarifaire et politique. La frontière accentue, et parfois crée, les références identitaires qui apparaissent au premier abord comme des barrages individuels. La limite conceptuelle que nous avons apportée à notre étude, en nous restreignant aux frontières que l'on peut tracer sur une carte, ne nous a pas empêché d'atteindre les frontières humaines.

L'approche de l'histoire djiboutienne par la frontière nous a permis d'éclaircir et de préciser un certain nombre de points. C'est durant la seconde partie du XIX^e siècle que se mettent en place les espaces actuels dans la Corne de l'Afrique. Cette réalisation s'opère principalement dans le cadre de l'appropriation coloniale à partir des côtes, complètement occupées entre 1884 et 1889. Malgré sa victoire d'Adwa, l'Éthiopie contemporaine, elle-même en cours de création, ne parvient pas à s'imposer réellement, ne conservant qu'une semi-souveraineté que l'on constate lors des négociations frontalières du tournant du siècle (sur la frontière terrestre et le chemin de fer). L'invention du territoire djiboutien, qui précède celle de ses frontières finales, se déroule, de façon classique, dans le schéma colonial; la pression sur les pouvoirs autochtones n'est limitée que par les ambitions concurrentes des autres puissances coloniales et les contraintes matérielles internes (budgétaires en particulier).

Après des hésitations, des confrontations entre Occidentaux dans les années 1930, puis une tentative française d'appropriation sur le modèle colonial, les frontières nationales djiboutiennes sont définies principalement lors de négociations après la Seconde Guerre mondiale. Nous avons montré que le lieu commun colonial de l'échange d'Afambo contre le chemin de fer ne correspondait pas au déroulé des événements. En considérant le chemin de fer, et plus généralement l'ensemble formé par le train et le port de Djibouti, comme une frontière, nous avons suivi l'avancée française en Éthiopie, symbolisée par la ville de Dire Dawa, jusqu'à l'épisode peu connu du «détachement de Dire Daoua». Nous avons ensuite mis en évidence la signification et l'importance de l'accord franco-éthiopien de 1959 et ses suites.

A une autre échelle, nous avons détaillé la fabrication et les évolutions des frontières intérieures du territoire djiboutien. Nous avons analysé la signification des limites administratives, qui marquent l'appropriation du territoire, et l'action de l'administration sur les limites quotidiennes, y compris les pâturages et les zones de transhumance.

La description de ces diverses frontières nous a permis d'étudier les fabrications identitaires qu'elles ont pu générer, en particulier la catégorisation des habitants, l'assignation ethnique et l'histoire de la nationalité par ce qui la lie au territoire. Cela nous a conduit à décrire et analyser l'arbitraire «barrage de Djibouti», resté en place plus d'une décennie et qui persiste même quelques années après l'indépendance.

Pour conclure, en reprenant les termes de notre questionnement originel, que nous dit l'étude des frontières sur la réalité djiboutienne et que nous montrent les frontières djiboutiennes sur les frontières africaines et sur la période coloniale ? L'espace djiboutien a d'abord été imaginé avant d'être effectif. Il s'est pleinement réalisé avec sa fabrication frontalière. Ce processus ne s'est pas déroulé à l'initiative des habitants, mais pour les besoins de l'appropriation coloniale. Dans ses fondements et ses développements, il a plus intégré les besoins et potentialités d'autres espaces (Empire colonial français et Ethiopie au moins) que ceux de son espace propre : les limites djiboutiennes sont celles des autres, elles servent à l'ouverture et au contact. Mais une fois complètement établies, à partir des années 1960, ces frontières deviennent des barrières pour les hommes. La seule ouverture autorisée, qui demeure et se renforce, est celle des voies commerciales – parallèles ou orthogonales. La fermeture humaine est-elle nécessaire à cette ouverture commerciale ? En tout cas, la construction formelle des frontières génère leur instrumentalisation, même si leur fermeture aux groupes n'empêche pas les passages individuels. Si l'on retrouve ici la proposition de Fredrik Barth [1969] sur la fluidité des frontières, elle n'éclaire pas sur la formation de ces groupes. A Djibouti, dans un certain nombre de cas, nous constatons que c'est par la frontière que se crée le groupe.

L'espace djiboutien est un lieu de frontières. C'est la première frontière de la partie orientale de l'Empire colonial français; c'est une – actuellement la seule – frontière maritime de l'Ethiopie; c'est une des limites du colonialisme européen, au pied des plateaux abyssins non colonisés. C'est à l'intérieur de ses frontières et de ses limites que se réalise peut-être une fabrication nationale – celle des Djiboutiens – dans une dynamique qui présente des points communs avec celles décrites par Igor Kopytoff [1987]. Les frontières de Djibouti définissent un territoire qui est lui même une zone de multiples frontières. Est-ce cette caractéristique qui explique les particularités de Djibouti dans l'ensemble colonial français ?

La colonisation française a inventé l'espace djiboutien pour ses besoins et ses objectifs propres. Ce faisant elle a créé une réalité qui est devenue autonome. Dans *Le Désert des Tartares* – dont le cadre, sinon l'histoire, est inspiré par le séjour dans la Corne de l'Afrique de Dino Buzzati comme correspondant du *Corriere della Sera* – le capitaine Ortiz, prédécesseur de Giovanni Drogo dans la longue attente symbolique de la transgression frontalière, déplore qu'en évoquant «une frontière morte, on oublie qu'une frontière est toujours une frontière, et qu'on ne sait jamais...»¹. En suivant les frontières on ne sait à l'avance ni où l'on parviendra, ni ce que l'on rencontrera.

¹ Buzzati (Dino), *Le Désert des Tartares*, en italien, 1940, traduction en français Robert Laffont, 1949, p. 21.

Documentation

Sources et bibliographie

Sources documentaires

p.431

Archives nationales d’Outre mer
Centre des archives contemporaines
Château de Vincennes
Ministère des Affaires étrangères
Ministero degli Affari esteri
Archivio centrale dello Stato
Institute of Ethiopian Studies
Documents imprimés
Entretiens
Internet
Cartes

Bibliographie

p. 454

Ouvrages généraux
Les frontières
Djibouti et la Corne de l’Afrique

I – Archives nationales d’Outre-mer (ANOM, Aix-en-Provence)

29 chemin du Moulin-Detesta - 13090 Aix-en-Provence - (33) (0) 442 93 38 50

<<http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/caom/fr/>>

I-I – Fonds colonial

Archives administratives locales rapatriées de Djibouti à partir de 1967. Fonds partiellement inventorié. Un inventaire des documents antérieurs à 1940 a été réalisé dans les années 1970, mais le fonds est actuellement en cours de réorganisation. Les cotes sont susceptibles d’être modifiées, des cartons d’être regroupés, mais une traçabilité est maintenue. Il n’est pas possible de commander ces documents à l’aide du système informatique.

Dans les notes, les cartons sont repérés par : «numéro de la sous-série»«lettre de la série»« numéro du carton ou de la sous-sous-série»/«numéro de dossier (ou parfois de carton s’il existe une sous-sous-série».

Série A - Gouverneur

2A - Arrêtés et décisions

Recueil chronologique et partiellement inventorié de toutes les décisions de l’administration centrale de la colonie de 1890 à 1977. Des lacunes, mais complète le *Journal officiel* qui n’est pas exhaustif. Plus de 120 cartons. Nous en avons consulté quelques’uns en fonction des besoins.

8A - Correspondance diverse et intérieure

Série de 136 cartons. J’en ai consulté certains, en partie au hasard.

12A - Fonds laissés par les gouverneurs

Contient les documents laissés dans les bureaux des gouverneurs à leur départ. Il s’agit d’éléments assez disparates, dont certains ne sont pas présents ailleurs.

12A1 - Siriex (1 carton)

12A2 - Sadoul (4 cartons)

Carton 1 (dossiers 1 à 6) - Relations avec les pays voisins - Affaires politiques (1943-1954) - Correspondance du gouverneur (1950-1954)

Carton 2 (dossiers 7 à 17) - Service judiciaire - Correspondance avec les Cercles - Cercle de Djibouti - Agriculture, syndicats - Relations avec les autorités britanniques (1944-1953) - Ambassade de France en Ethiopie - Inspection du travail (rapport de 47 pages de 1952) - Travaux publics

Carton 3 (dossiers 18 à 26) - Agriculture, élevage - Port - Enseignement, Centre d’estivage du Dai

Carton 4 - Conseil représentatif (1945-1946 et 1950-1955)

12A3 - Petitbon (1 carton)

12A4 - Compain (2 cartons)

Carton 1 - Loi cadre - Budget + Discours des gouverneurs - Régime monétaire - Plan de défense

Carton 2 - Enseignement - Radio Djibouti - Alimentation en eau potable de Djibouti - Aéronautique civile - Politique étrangère (Somalie) - Maintien de l’ordre (note sur André Marill , arrivée de la Légion)

13A - Divers

Carton 1

Missions Clochette, Bonvalot, Bonchamps (1886-1987)

Recueil de notes du général Billote (1966)

Carton 2

Mission Marchand (1898)

Série B - Cabinet civil

IB - Diverses administrations

Carton 1 - Conseils d'administration 1925-27

Carton 6 - Enquêtes administratives 1941 et 1945

Carton 40 - Inspections administratives

Missions Fillon-Picanon (1916-1917), Leconte-Dimpault (1920-1921), Merly-Sol (1924-1925)

Carton 41 - Inspections administratives

Missions Barthe-Bagot (1930), Garçon (1936)

Carton 42 - Inspection administratives

Mission Jourdain (1938)

Série C - Cabinet militaire

Une partie des archives militaires de Djibouti se trouvent au SHAT, au Château de Vincennes.

3C - Affaires générales et diverses (25 cartons)

Carton 9 - Groupement nomade autonome (1967-1977)

Consignes données aux postes, un dossier de présentation du GNA

Carton 18 - Milice indigène (1948-1955)

Rapport Labarsouque (1948) : «Etude sur les pelotons méharistes en CFS et justification de leur mode d'emploi actuel en liaison avec des postes fixes» - Personnel de la Milice - Organisation et budget

Carton 19 - frontières avec l'Ethiopie (1945-1955) (*consultation soumise à dérogation jusqu'en 2015*)

Rapport Prax (1955)

Carton 20 - frontières (1953-1954) (*consultation soumise à dérogation jusqu'en 2014*)

Rapport Prax : «Le problème des frontières franco-éthiopiennes» (1953) - Une note sur les pistes de 1953 - Voyage de Sadoul à Assab en 1953 - Afambo

Carton 25 - Cercles (1935-1952)

Série E - Bureau d'étude

IE - Etudes intérieures (6 cartons)

Carton 1 - Dikhil

dossiers 1 à 4 : Bulletins de renseignements (1935-1950) - Correspondance 1929-1950 - Note de Chapon-Baissac sur l'occupation du territoire (1930) - Note de Gory sur les frontières (1939) - Note de Gory sur la nomadisation (1943) et commentaires de Chedeville - Note de Saller sur le Hanle (1943)

Carton 2 - Dikhil

dossiers 5 à 7 : 1956-1957 - Correspondance 1951-1956 - Dossier Mohamed Kamil (1948) - Rapports mensuels 1932-1949 - Rapports trimestriels 1950-1955

Carton 3 - Ali Sabieh

dossiers 1 à 5 : Correspondance (1927-1945) - Bureau d'étude, correspondance (1946-1955) - Bureau d'études, CFE (1949-1957) - Rapports (1931-1954) - «Note au sujet de l'action administrative sur les confins» (1953)

Carton 4 - Obock

Correspondance (1935-1956) - Rapports (1927-1943)

Carton 5 - Tadjoura (anciennement carton 5 et dossiers 1 à 5 du carton 6)

Correspondance (1927-1943) - Rapports mensuels et trimestriels (1946-1952) - Rapports mensuels, Journal de poste (1930-1945) - Sultanats Danakils (1935-1950) - Dossiers personnels des sultans

Carton 6 - Tadjoura (anciennement dossiers 4 à 7 du carton 6)

Correspondance 1944-1956 - Méharistes (1940-1945) - Rapports trimestriels (1953-1957)

2E - Etudes extérieures (14 cartons)

Carton 2

Mission Prétceille (1945-1950) - Frontière mer Rouge Doumeira Cheik Said (1934-1954) - Frontières franco-éthiopiennes (1949-1952) - Instructions à Prétceille (1945)

Carton 3 - Frontière avec le Somaliland et trijonction sud

Mission Fargues (1934) - Photographies aériennes - Mission Roussan (1933) - Mission Alemant-Prétceille (1933-1934) - Rapport Alemant

Carton 4 (documents fragiles, risque de devenir non communicable)

Délimitation franco-italienne de 1901 - Eaux territoriales (1930) - Délimitation franco-anglaise (1933-1934) - Rapport Alemant - PV de la commission tripartite (1933-1934) - Note «La convention de 1897 et le (sic) carte Chaurand» - «Note sur les frontières de la Côte française des Somalis» (1943 ?) - Délimitation franco-éthiopienne (1945-1954) - Rapport Prax : «Le problème des frontières franco-éthiopiennes» (1953) - Traités avec les nations étrangères

Carton 7 - Aoussa

dossier 1 : Sultanat de l'Aoussa (1927-1940)

dossier 2 : Sultanat de l'Aoussa (1941-1955) (*consultation soumise à dérogation jusqu'en 2015*)

dossier 3 : Personnalités de l'Aoussa (*consultation soumise à dérogation jusqu'en 2015*) - Dossiers personnels

Carton 8 - Ethiopie 1920-1957

Ambassade de France à Addis Abeba (1944-1957) - Biens immobiliers éthiopiens en CFS (1939-1952) - Consulat d'Ethiopie - Consulat de France au Harar, Dire Daoua (1943-1954)

Carton 9 - Yémen

Cheik Said (1939) - Note de l'Etat-major (1939) - Relations franco-yéménites (1930-1957) - Renseignements politiques (1927-1956)

3E - Rapports divers (8 cartons)

Carton 3 - Situation politique à Djibouti, rapports au ministre (1966-1967)

Carton 7 - Renseignement (1951-1954)

Carton 8 - Rapports politiques (1952-1953)

4E - Affaires administratives (14 cartons)

Carton 1 - Nationalisme somali (1945-1955)

Carton 2

Grèves 1953-1956 - L'islam en CFS et dans le monde (1936-1955)

Carton 6 - Cercle de Djibouti

Correspondances diverses (1928-1950) - Rapports (1932-1951)

Carton 12

Associations - Cultes - Les allogènes (1966-1976)

Carton 14

Affaire Nouailhetas (1941 et 1953) - Convention d'armistice (1940-1942)

Série F - Affaires administratives générales

3F - Affaires indigènes (7 cartons)

Carton 2 - Démographie

Démographie, population (1901-1939) - Recensement des autochtones - Recensements (1901-1956 et 1957) - Recensements quinquennaux des non-autochtones (1937-1939 et 1950-1957)

Carton 7 - Cartes

«Index des noms contenus dans la carte au 1/200 000^e de la CFS» - «Rapport du capitaine Courtial, chef de la Section topographique sur les travaux relatifs au document au 1/200 000^e de la CFS»

4F - Police administrative (8 cartons)

Carton 1 - Impôts

Carton 2

Dossier Bertrand (1925-1936) - Dossier Lippmann (*consultation soumise à dérogation jusqu'en 2019*) - Tirailleurs malgache (1946-1947) - Incidents Issa-Gadaboursis (1949) - Société immobilière de Djibouti (1955-1957) - Renseignements Affaires politiques (1945-1956) - Pillage du 14 mai 1956

Série G - Cercles

2G - Tadjoura (2 cartons)

Carton 1

Journal de poste de Tadjoura (1928-1936)

Carton 2

Journal de poste de Tadjoura (1937-1939 et 1943-1944)

3G - Obock (10 cartons)

Carton 2

Correspondance générale (1901-1917, 1919)

Carton 3

Correspondance (1923-1955) - Courrier Arrivée Confidentiel 1928-1941 - Courrier Départ Confidentiel (1936-1941)

Carton 7

Correspondance militaire (1941-1947) - Passations de service (1929-1955) - Rapports (1934-1954)

Carton 10

Sultanat de Raheita (1938-1965)

5G - Dikhil (3 cartons)

Carton 1-4 - Enregistrement courrier départ 1928-1935

Carton 5 - Rapports 1931-1961

Carton 6

Incidents Issas-Afars (1941-1958) - Peloton méhariste (journal de marche 1931-1935 et 1938-1941) - Documentation ethnographique du lieutenant Chailley - Rapports du poste d'Afambo (1952-1954)

6G - Ali Sabieh (7 cartons)

Carton 2

Courrier (1950-1960)

Carton 3

Courrier départ (1952-1954) - Courrier (1950-1960)

Carton 5

Affaire des fusillés de 1941 (*consultation soumise à dérogation jusqu'en 2011*) - Journal de poste (1943)
Affaires militaires (1940-1955) - Renseignements militaires (1939-1959) - Frontières avec le Somaliland (1939-1948) (*consultation soumise à dérogation jusqu'en 2008*)

Carton 6

Administration générale - Recensement 1946

Carton 7

Domaine, douane

I-2 – ANOM - Fonds ministériel

Fonds du ministère des Colonies, puis de la FOM. Les séries n'ont pas connues d'interruption avec le changement de dénomination du ministère jusqu'au début des années 1960.

Pour commander, il faut indiquer «fm» dans la zone «Générique».

Série Affaires économiques

Cette série reprend les archives de la direction des Affaires économiques du ministère, qui comprend plusieurs sous séries. Les cartons consultés appartiennent à la quatrième. Pour les commander, il faut préciser : «4affeco/n° de carton» dans la zone «cote».

Carton 20

Lac Assal (1885-1925) - Lettre de Menelik d'octobre 1886

Carton 21

Affaire Henri La Fay (concession refusée, 1922-1926) - Affaire La Fay (1914-1922) - Concessions dans l'intérieur (1898) - Projet d'irrigation du Gob'aad (1929)

Carton 22

Succession Duparchy - Concessions (eaux, électricité, glaces, 1905) - Exploitation des forêts (Khor Anghar, 1884) - Demandes de concessions (1881-1888) - Proposition d'organisation des concessions par Lagarde (16/1/1885)

Série Affaires politiques

Documentation du service des Affaires politiques du ministère des Colonies puis de la FOM, jusqu'aux environs de 1960. En fait les séries se continuent avec celles du Centre des Archives Contemporaines de Fontainebleau, et les coupures ne sont pas nettes.

Six cartons non encore cotés, récupérés récemment du ministère, m'ont été communiqués par Evelyne Camara. J'ai inscrit dessus au crayon une référence provisoire, notée ici entre parenthèses. Quatre cartons concernent le CFE, et deux les relations avec l'Éthiopie. Il devrait être possible de les identifier par leur contenu lorsqu'ils seront inventoriés.

Pour commander les cartons cotés de la série Affaires politiques, il faut préciser : «1affpol/n° de carton» dans la zone «cote».

Supplément non coté (CFE-1) - Chemin de fer 1919-1938

Affaires financières, CFE (1919) - Note de 1919 sur l'accord de 1908 - Chemin de fer et défense de la CFS (1935-1937) - Chemin de fer franco-éthiopien, accord avec l'Italie (1936) - Tarifs et coûts (1934-1937) - Loi du 6 avril 1902 - Financement de la subvention de 1902

Supplément non coté (CFE-2)

Relèvement des tarifs (1944) - Rétrocession (1943-1946) - Problèmes du CFE (1947-1949) - Rapports à l'Assemblée générale ordinaire (28/6/1923)

Supplément non coté (CFE-3)

Négociations de 1958 - Chemin de fer franco éthiopien (1955-1956) - Rapport de la commission d'experts (1956) - Problèmes posés par l'indépendance du TFAI (1968-1976)

Supplément non coté (CFE-4)

Comptes (1946-1952) - Chemin de fer franco éthiopien (1954) - Négociations franco-éthiopiennes (1956-1957) - CFE et relations avec l'Éthiopie (1949-1956)

Supplément non coté (Ethiopie-1)

Relations avec l'Éthiopie (1945-1958)

Supplément non coté (Ethiopie-2)

Légation de France à Addis Abeba (1897-1899) - Relations avec l'Éthiopie (1942) - Accès de l'Éthiopie à la mer (1922-1928) - Négociations franco-éthiopiennes (1950-1960) - Route Djibouti-Dessie (1950-1954)

Carton 80

Colonies italiennes (1921-1931)

Carton 81

Traité franco éthiopien du 10/1/1908 - Menaces sur le mont Goudah (1906) - Léontieff (1899) - Sultan de Raheita (1901) - Éthiopie avant 1915 - Partage éventuel de l'Abyssinie (1912) - Influence française en Éthiopie (1929)

Carton 121

Organisation de la défense de Djibouti (1909-1910) - Organisation d'une force de police (1885-1898) - Incidents des 6 et 7 mai 1910 - Projets d'occupation de Tadjoura (1912-1925) - Pensions d'anciens tirailleurs (1921)

Carton 123

Allemagne et Turquie (1914-1917) - Garde indigène (1911-1912) - Boutres francisés (1895-1896)

Carton 124

Piraterie en mer Rouge (1901-1902) - Hostilités Afars-Issas (1904-1905) - Assassinat de Perben et Cleroy et Affaire Carette (1907) - Affaire Ydlibi (1916-1925)

Carton 125

Délimitation franco-italienne (1890-1891) - Incidents franco-italiens à Raheita et Doumeira (1891-1898)

Carton 127

Benadir (1905) - Érythrée (1906-1912)

Carton 128

Situation au Somaliland (1898-1913) - Relations Angleterre-Éthiopie (1901-1906) - Rapport sur Aden (1903) - Gadaboursis (1912-1913) - Routes vers le Soudan (1910-1912)

Carton 129

Correspondance générale (1862-1882)

Carton 132

Rapports politiques (1898) - Situation en Éthiopie (1898-1899) - Mission Faivre en Éthiopie (1898) - Instructions à Martineau (1899) - Lettre de Martineau sur la construction d'un poste au km 90 (1899) - Russie et Éthiopie (1898-1899)

Carton 133

Ventes d'armes (1911) - Rapports (1906-1909) - Correspondance Depuis - Voyages du gouverneur en Éthiopie (1903-1904)

Carton 134

Délimitation franco-italienne (1884-1891)

Carton 136

Note sur Perim (1895) - Projets de cession de Djibouti (1919) - Note de Depui (1919)

Carton 137

Menées anglaises sur la CFS (1884-1887) - Accord anglo-français (4 juin 1887) - Prise de possession d'Obock (1884) - Incident de Sagallo (1889)

Carton 138

Italie et Somalie (1901-1908) - Missions italiennes en Ethiopie (1884-1892) - Remboursement par Menelik de l'emprunt italien (1891)

Carton 139

Note sur les droits de la France à la côte orientale d'Afrique (28/3/1883) - Occupation du territoire (1884-1885)

Carton 140

Affaire de Zeilah (1884-1887) - Correspondance générale 1889 - Dépôt de charbon (1882-1889)

Carton 142

Affaires politiques (1896) - Mission Bonchamps (1898)

Carton 143

Affaires politiques (1898)

Carton 178/1

Textes divers (1892-1910) - Concession d'Assal (1892) - Convention Duparchy-Vigouroux (1898)

Carton 360

DGER - Djibouti (1946) - Note sur les salines (1945)

Carton 399

Esclavage (1925-1926) - Conventions internationales

Carton 696

Traite d'esclaves (1923-1927)

Carton 697

Conflits avec Chapon-Baissac (1926 et 1929-1930) - Recensement 1931

Carton 698

Rapports Dikhil (1938-1940) - Affaires Henri de Monfreid (1915-1928) - Situation politique par cercle (1941)

Carton 699

Expulsions d'étrangers (1941-1942)

Carton 700

Moral du corps d'occupation (1942-1943) - Affaires intérieures (1940-1942)

Carton 703

Inspection administrative, Gobaad (1931) - Programme routier, travaux de Dikkil (1931)

Carton 1295

Cheik Saïd (1908-1940) - Yémen (1919-1936)

Carton 2262

Communautés africaines d'allégeance française en Erythrée (1954)

Carton 2665

Conflits arabes-somalis (1927-1939)

Carton 2666

Travaux du port (1934-1937) - Pistes (1927-1936) - Troubles et incidents liés à la tension franco-italienne (1928-1940) - Rapport général (1934) - Estivage au Harrar (1938)

Carton 2680

Budget CFS (1932-1938) - Activité économiques (1950)

Carton 2681

Événements politico-militaires (1940-1941)

Carton 2989

Rapport de la Commission de délimitation des frontières (1945) - Budget CFS (1939-1941)

Carton 3674

Note concernant la situation politique et les problèmes institutionnels en Côte française des Somalis (1958)

Carton 3691 (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2009*)

Frontière ouest (1938-1943) - Frontières CFS-Ethiopie 1943-1944 - Négociations franco-éthiopiennes (1944-1945) - Mission de délimitation des frontières franco-éthiopiennes (1946) - Mission d'abornement (1949)

Carton 3692 (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2011*)

Mission d'abornement (1950) - Abornement frontière franco-éthiopienne (1951)

Carton 3693 (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2014*)

Délimitation franco-italienne (1901) - Frontières CFS-Ethiopie (1946-1947) - Commission de délimitation (1946) - Frontières CFS-Ethiopie (1953-1954)

Carton 3694 (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2015*)

Rapports de Prétceille (1945-1951) - Situation d'Afambò (1952-1953) - 8 PV de la commission d'abornement (1954-1955) - Détail des bornes 89 à 100

Carton 3695 (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2015*)

39 PV des réunions de la commission de délimitation (1945-1946) - 16 PV de la commission d'abornement (1947-1953) - Détail des bornes 1 à 89 - Rapport Prax (1955)

Direction du Contrôle

Les rapports des missions d'inspections des Colonies, de 1894 à 1974. Ces rapports, toujours très documentés, sont une source très riche. Tous les rapports n'y sont pas conservés, certains se trouvent dans d'autres dossiers.

Pour les commander, il faut saisir : «contr//n° de carton» dans la zone «cote».

Carton 804

Missions Adam (Obock 1894-1899), Meray (1900), Salles (1905-1906) et Norès (1910-1911).

Carton 805

Missions Fillon et Picanon (1916-1917), Leconte (1920-1921) et Merly (1924-1925).

Carton 806

Missions Merly (1924-1925), Demongin (1927) et Bagot (1930-1931).

Carton 810

Mission Le Gregam (1937-1938).

Carton 811

Mission Dimpault (1945).

Carton 812

Mission Monguillot (1948).

Carton 813

Missions Debay (1949), Boyer (1953), Monguillot (1953) et Debaille (1954).

Carton 814

Mission Tezenas du Montcel (1955).

Carton 815

Missions Nabonne (1958) et Zocolat (1959-1960).

Carton 816

Missions Carle (1961) et Blin (1962-1963).

Carton 817

Mission Robert (1964-1965).

Carton 818

Missions Robert (1965-1966, 1968 & 1969-1970), Blin (1966), Petitjouan (1967-1968) et Jacquier (1969 & 1970).

Carton 819

Missions Jacquier (1971 & 1972-1973), Debay (1971 & 1974) et Robert (1972, 1973 & 1974).

Dossier personnels

Cette série comprend les dossiers administratifs du personnel du ministère. Leur communication est libre 120 ans après la naissance de l'agent. Ils sont indiqués ici par ordre alphabétique.

Pour les commander, saisir «ee/ii/n° du carton» dans la zone «cote».

EE II 657/2 - Louis Bonhoure

Gouverneur de CFS de 1900 à 1904.

EE II 830/3 - Pierre-Amable Chapon-Baissac

C'est ce dossier qui nous intéresse. Le suivant contient de la documentation sur ses postes en Afrique occidentale (Dahomey et Côte d'Ivoire).

EE II 3015/4 et 8 - Pierre-Amable Chapon Baissac**EE II 3575/1 - Christian Dupont** (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2013*)

Fonctionnaire des services civils. Chef du PA d'Obock, puis de Tadjoura, en 1928. Proche d'Alphonse Lippmann. Quitte la CFS en 1932.

EE II 1049/1 - Joseph Joulia

Secrétaire général de la CFS en 1923-1924.

EE II 1060/7 - Léonce Lagarde

Commandant à Obock en 1884, gouverneur de 1887 à 1898, ambassadeur en Ethiopie jusqu'en 1907.

EE II 1078 - Jules Lauret

Gouverneur de la CFS de 1920 à 1924.

EE II 1103/1 - Alphonse Lippman (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2019*)

Fonctionnaire des services civils de 1921 à 1930.

EE II 1126 - Alfred Martineau

Gouverneur de la CFS de 1899 à 1900.

EE II 3816/1 et EE II 6001- Michel Prétceille (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2014*)

Ces dossiers sont pratiquement vides. Le dossier complet doit être à l'IGN.

EE II 5901 - Charles Raffaneau (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2021*)

Dossier volumineux (un carton entier). Contient en particulier les rapports d'enquête et ses explications.

Série FIDES

Carton 71

Liaison routière Djibouti-Ethiopie (1954)

Série géographique, Somalis

Carton 4

Stationnaires à Obock (1897-1899)

Carton 5

Lettre de Lagarde sur Chefneux (1898) - Lagarde (1892-1897) - Mission Rodd (1897) - Babitchef - Rapport du capitaine Philippe (1897) - Achat d'armes par Chefneux (1896-1897)

Carton 6

Aménagements Obock (1886) - Dépôt de charbon (1889) - Chantier CFE (1899) - Lettre du MAE aux Colonies (1888) - Traite des esclaves (1888-1889) - Interception d'un convoi d'esclaves (1913)

Carton 7

Projet d'accord entre la CIE et le ministère (1897) - Lettre de Menelik autorisant à ne pas aller à Harar - Construction du chemin de fer (1899-1900) - Incidents sur le chantier

Carton 8

Chemin de fer, correspondance générale (1902)

Série Traités

Carton 7

Contient les originaux de la plupart des traités conclus par Lagarde entre 1884 et 1889, ainsi que leur transmission au ministère en 1942. Egalement des tirages de la carte Chaurand au 1/400 000^e et de la carte IGN de 1939 au 1/200 000^e, et la convention Chefneux-Bonhoure de 1902.

Pour les commander, saisir «tr/n° du carton» dans la zone «cote».

Série Travaux publics (TP)

Archives de la direction des Travaux publics du ministère.

Pour les commander, saisir «1tp/n° du carton» dans la zone «cote».

Carton 642

Route Djibouti Oueha (1934)

Carton 697

Profil en long de la voie entre Djibouti et Dire Dawa - Contrôle financier du CIE (1902-1904) - Note sur le CIE (1907)

Carton 699

Jetée de Djibouti (1898-1901) - Plan du projet de ligne Dire Dawa-Addis Abeba (1911-1912)

Carton 886

Projet de plan d'urbanisme de Djibouti (1937) - Route Djibouti-Ali Sabieh (1937)

Carton 982

Chemin de fer (1907-1909) - Rapport de Klobukowski (1907) - Rapports et délibération au Parlement (1909) - Régie de gestion (1907-1908)

Carton 1074

Exploitation du CFE (1935-1938) - Mesures de protection (1935) - Compagnie de Dire Dawa (1935-1936)

Plans et cartes

2 PL 765

Carte de la CFS en quatre feuilles, au 1/200 000^e (1939 et 1947).

I-3 – ANOM - Fonds Privés

35PA1 - Papiers Bertin

Rapport Magendie (1973) - «Recensement généalogique des Issas», 4 registres, édition de 1960, corrigée à la main en 1970.

49PA1 - Papiers Ferry

Recensement généalogique des Issa, d'après les travaux du colonel Chedeville, 1938-1943, ronéotypé, 4 registres, développé par Frison-Roche en 1966.

49PA2 - Papiers Ferry

Fractionnement des Issa, Issack, Gadaboursi, 1965 - Port de Djibout (1931, 1933-1948, 1950, 1952-1961) - Plan directeur de Djibouti (1963)

2 – Centre des archives contemporaines (CAC, Fontainebleau)

2 rue des archives - 77300 Fontainebleau - Téléphone : 33 (0) 164 31 73 00

<<http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/chan/index.html>>

Les fonds sont organisés séquentiellement par versement. Chaque versement est identifié par son année, suivi d'un numéro d'ordre de quatre chiffres. Les cartons sont ensuite indiqués après un «/».

2-I – Ministère des DOM-TOM

Les archives du ministère des DOM-TOM concernant Djibouti ont fait l'objet principalement de cinq versements : 19940163, 19940164, 19940167, 19940169, 19970375. Ces séries continuent souvent celles conservées à Aix-en-Provence.

940163/8

Evénements d'août 1966

940163/25

Affaires politiques (1967, 1969, 1974-1976) - Affaires judiciaires 1949-1963 Attentat contre Ali Aref (6/5/1968)

940163/26 (*Consultation soumise à dérogation jusqu'en 2037*)

Surveillance des personnes, refoulement, expulsion (1960-1977)

Je n'ai obtenu une dérogation pour ce carton qu'en juillet 2008.

940163/27

Rapports d'inspection de la gendarmerie (1968, 1971) - Gendarmerie, milice (1958-1975) - Envoi de la Légion à Djibouti (1962) - Questions militaires, défense nationale (1976)

940163/28

Mission d'identification (1970) - Rapport Magendie (1973) - Nationalité dans le TFAI (1974-1976) - Etude sur la nationalité (1974)

940163/30

Immigration clandestine (1958-1972) - Personnalités politiques (vers 1965) - Recensement de 1951 - Bulletins de renseignements (1975) - Renseignements (1960-1961, 1967-1968)

940163/31

Elections de 1958 - Menée éthiopiennes (1977) - Statut du territoire (1961) - Télégrammes (1960-1969)

940163/54

Bulletins de renseignement (1973-1976) - Note concernant le barrage de Djibouti (1973) - Commission franco-éthiopienne (1973)

940163/62

Bulletins de renseignement (1975-1976) - Notes et correspondance (1969-1976) - Note «Barage de Djibouti et contrôle des étrangers» (1969)

940163/75

CFS Télégrammes hebdomadaires (1960-1964) - Comité de Coordination du renseignement (1968-1975)

940163/78

Rapport de la commission de contrôle des élections (1967) - Nationalité (1973) - Rapport Magendie (1973)

940163/79

Contrôle de l'immigration somalie (1960-1961, 1972) - Instruction générale sur la surveillance en temps de paix des frontières (1970) - Instruction concernant le contrôle des personnes dans l'agglomération de Djibouti-Ambouli (1970) - Expulsions (1970-1971) - Barrage, maintien de l'ordre (1967-1970)

940164/15

Elaboration du traité franco-éthiopien de 1959 - Correspondances (1959) - Application du Traité (1960-1962)

940169/3

Trafic Assab-Djibouti et CFE (1963-1976)

940169/4

CFE - Documentation générale (1963-1975) - Comité d'experts (1970) - Projet du Sidamo (1958-1966)

940169/6

Représentation du TFAI au CA du CFE (1974-1976)

2-2 – Premier ministre

Un versement, n° 199810126, du cabinet du Premier ministre contient les archives de la mission de l'inspecteur Jacques Robert lors de la décolonisation du TFAI. Ce fond de treize cartons est non-communicable avant 2037, même son inventaire n'est pas consultable. Je n'ai obtenu l'autorisation de consulter neuf de ces cartons qu'en juin 2008, trop tard pour ce mémoire.

Cartons 1 à 6 et 9 à 13

3 - Château de Vincennes

Au Château de Vincennes se trouvent la majorité des archives de la Marine et de l'armée de terre.

<<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/>>

Ces deux fonds sont gérés par deux services, avec chacun une salle de lecture et une organisation particulière. Depuis 2006, la même inscription permet cependant l'accès aux deux.

3-1 – Service historique de la Marine (SHM)

Ce fonds est surtout riche en ce qui nous concerne sur la période qui précède la création du ministère des Colonies en 1894.

Série BB2

678 - Affaire Atchinof (1889)

Série BB4 - Service général - Campagnes

1376 - Dépôts de charbon (1885)

1451 - «Note sur Obock» (1884) - «Note résumant les impressions des Commandant qui ont successivement passé à Obock» (1885)

1507 - Dépôts de charbon (1895) - «Note sur Obock» d'Arnoux (1881) - «Instructions au sujet de la délimitation du territoire d'Obock» (1884) - Rapport de l'Infirmerie (1884) - Obock (1884, 1887, 1890-1891) - Renseignement militaires sur Assab-Massaouah et Perim (1884, 1888)

1510 - Mission du «Scorpion» à Zanzibar (1901)

Série IBB2

186 - Politique générale océan Indien (1939)

201 - Conflit italo-éthiopien (1935)

Série IBB3 - Correspondance reçue

14 - Afrique 1923 - Rachat d'esclaves par de Coppet (1922) - Traite des esclaves (1922)

17 - Traite des esclaves (1924) - Station navale de la mer Rouge (1924)

58 - Défense de la CFS (1922-1935)

Série IBB4 - Forces navales

24 - Renseignements (1939)

Série IBB7 - Attachés navals, missions navales, marines étrangères

47 - Relations avec l'Italie et l'Angleterre (1935)

Salle I, épi 2

TTM 13 - Blocus et navigation (1940-1941)

3-2 – Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT)

Depuis 2003, dans l'attente d'une rénovation des locaux, et pour des raisons de sécurité paraît-il, pour accéder à la salle de lecture il est nécessaire de réserver une place et des cartons trois semaines à l'avance, en téléphonant au 33 (0) 141 93 20 85.

Série 7H - Somalis (1891-1964)

Archives de la direction militaire de Djibouti.

Carton 1 - Cartes

Un carton dans lequel les cartes sont pliées et entassées. Editions de 1939 et 1947 de la carte au 1/200 000^e - 5 des 12 feuilles d'un plan de Djibouti au 1/2000^e - Plan directeur de Djibouti, 1/10 000^e (1943) - Cartes de la mission d'abornement (1948) - Carte au 1/500 000^e (1922)

Carton 3

Somalie (1915-1917) - Correspondance du gouverneur Obock (1891)

Carton 4

Compagnie coloniale de Diré Daoua (1935-1937) - Plan de Dire Dawa au 1/2000^e - Instructions (1935) - Journal de marche (1936)

Carton 5

Rapports politiques mensuels (1935-1938, lacunes)

Carton 6

Correspondance avec les ministères (1933-1939) - Commandement des troupes (1933-1939) - Chaik Saïd (1933-1939)

Carton 7

Effectifs (1938-1939) - Correspondance Etat Major avec président du Conseil (1939) - 2^e Bureau (1939) - Défense de la CFS (1938-1940) - Troupes italiennes (1939-1940) - Correspondance (1939-1940) - Ordre du jour de Lengentilhomme (18/6/1940)

Carton 9

Guerre (1940) - Armistice (1940) - Défense (1941) - «Djibouti français» (1941)

Carton 12

Photos prises par Appert (1942, 1951) - Note sur les postes (1945)

Carton 13 (*Consultation soumise à dérogation*)

Synthèses mensuelles (1944-1948)

Carton 15

Reconnaitances (1949-1951) - Mission franco-éthiopienne de délimitation (1945-48) - Note de Muller (1947) - Rapport sur les frontières (sd 1949) - Inspection (1954)

Carton 24

Rapports annuel (1934-1936, 1950-1951) - Stationnement des troupes (1938-1939)

Série 14H - Direction militaire du ministère de la FOM (1945-1965)

Carton 86

Relations franco-éthiopiennes, délimitation de la frontière (1949-1958)

Carton 87

Conférence de Nairobi (1950)

Carton 195

Surveillance des frontières (1963-64) - «Fiche interne sur la défense de la CFS» - «Instruction d'application de l'instruction gubernatoriale sur l'organisation des services de surveillance et de fermeture des frontières en temps de paix du 5 décembre 1958» (1964)

Série 15H - Centre militaire d'information et de documentation sur l'Outre-Mer

Série en microfilms, dont les originaux sont à Fréjus, au Centre Historique et d'Etude des troupes d'Outre-Mer.

Carton 88

La question du chemin de fer d'Ethiopie (1902) - Mort de l'administrateur Bernard (1935) - Rapports annuels (1956-1957, 1959)

Carton 90

Limites des cercles (1967)

4 – Ministère des Affaires étrangères (MAE, Quai d'Orsay, Paris)

<www.diplomatie.gouv.fr/fr/ministere_817/archives-patrimoine_3512/fonds-collections_5143/archives-affaires-etrangeres_11591/index.html>

Les archives centrales des Affaires étrangères, en cours de déménagement à la Courneuve, sont fermées jusqu'à l'été 2009.

4-I – Affaires politiques

Afrique 1918-1929

Carton 33

Banque d'Abyssinie (1918-1927)

Afrique 1918-1940 - CFS

Carton 1

Correspondance (1918-1921)

Carton 2

Correspondance (1922-1924)

Carton 3

Correspondance (1925-1932)

Carton 4

Correspondance (1934-1936)

Carton 5

Correspondance (1936-1937)

4-2 – 1897-1918 - Correspondance politique

Afrique - Questions générales

Carton NS 42

Chemins de fer (1899-1914)

Guerre 1914-1918

Volume 1505

Ambitions coloniales italiennes (1916-1917)

4-3 – Correspondance Consulaire et Commerciale

Addis Abeba

Correspondance (1898-1901)

Aden

Tome 1 (1858-1889)

Massawa

Tome 1 (1840-1859)

Tome 2 (1860-1885)

5 – Ministero degli Affari esteri (MAEI, Rome)

Les archives diplomatiques italiennes sont en cours de déménagement, et actuellement fermées au public.

Tél. 39 (0) 636 91 32 35 / 39 (0) 636 91 32 13

<http://www.esteri.it/MAE/IT/Ministero/Servizi/Italiani/Archivi_Biblioteca/>

Nous y avons consulté deux fonds : la série politique «P» et des archives du ministère de l'Afrique italienne (ASMAI).

5-1 – Serie politica «P»

Archives de la direction des Affaires politiques.

Scatola P 1024

Correspondance (1923) - SDN (1923)

Scatola P 1026

Correspondance (1924-1925)

Scatola P 1027

Correspondance (1925)

Scatola P 1028

«L'organizzazione politico-militare dell'Etiopia» et «L'organizzazione militare della provincia Harrar» par Cerulli (1926) - Correspondance (1926)

Scatola P 1031

Ethiopie (1928)

Scatola P 1033

Ethiopie (1928-1929)

5-2 – Archivio storico del Ministero dell’Africa Italiana (ASMAI)

Enorme fonds (1277 cartons) du ministère italien des Colonies.

Série I (Assab)

Scatola 1/1

Achat d’Assab (1870-1871) - Egypte (1877-1884) - Création de la colonie (1880)

Scatola 1/4

Navigation à Assab (1884)

Série 3

Scatola 3/1

Protectorat sur Zula (1888) - Occupation de Massawa (1880) - Massawa et les capitulations (1888)

Série 4

Scatola 4/3

Massawa et Erythrée (1886) - Chemin de fer Massawa-Kassala (1896)

Série 5 (Gibouti)

Scatola 5/1

Correspondance sur Obock (1885-1887) - Correspondance avec Londres sur Obock (1885) - Bagnards à Obock (1887) - Occupation française de Djibouti (1895)

Scatola 5/2

Presse sur Obock et Djibouti (1908, 1912, 1919) - Création du chemin de fer (1897-1902) - Correspondance sur Djibouti (1897-1898)

Scatola 5/3

Correspondance sur le Chemin de fer (1909-1915)

Série 6

Scatola 6/1

Lettre de Menelik à Traversi (1893) - Sultanats Danakils (1885-1886) - Protocole franco-italien (1901) - Sultanat de Raheita (1887-1891)

Série 7

Scatola 7/2

Situation au Tigré (1895) - Awsa (1898-1899, 1903) - Sultanat de Biru (1904) - Assal (1904)

Série 8

Scatola 8/4

Résident italien à Harar (1891, 1895) - Harar (1903, 1909)

Série 10

Scatola 10/1

Relations avec la France à Assab (1886-1890) - Cheik Saïd (1888) - Négociations sur les frontières avec la France à Paris (1890-1891) - Négociations avec la France (1895)

Scatola 10/2

Doumeira (1912) - Russes à Raheita (1897) - Accord italo-britannique (1894)

Série 15

Scatola 15/1

Rubattino à Assab (1884)

Scatola 15/2

Liaisons maritimes avec l'Italie (1900)

Scatola 15/3

Liaisons maritimes avec l'Italie (1907-1914)

Série 35

Scatola 35/6

Frontières Erythrée-Ethiopie (1903-1916) - Délimitation à Raheita (1900) - «Possedimenti francesi sul Golfo di Aden» (1895) - Occupation du sultanat de Raheita (1902)

Série 39

Scatola 39/4

Leontieff (1896) - Russes (1897-1898)

Série 48

Scatola 48/1

Actions françaises et britanniques en Ethiopie (1904) - Coût du CFE (1907) - Convention Vitalien (1908) - Légation en Ethiopie (1920)

Série 54

Scatola 54/7

Délimitation franco-anglo-éthiopienne (1934)

Série 64

Scatola 64/1

Consulats italien à Aden et Djibouti (1904)

Série 69

Scatola 69/4

Mission Vlassof (1897) - Léontief (1897)

Série 72

Scatola 72/1

Contrôle du trafic des armes en mer Rouge (1904) - Ventes d'armes (1901-1905)

Série 90

Scatola 90/3

Marchand à Fachoda (1898)

6 – Archivio centrale dello Stato (ACS, Rome)

Piazzale degli Archivi, 27 00144 Roma - Tél. 39 (0) 654 54 81

<<http://www.archivi.beniculturali.it/ACS/>>

Nous y avons consulté trois fonds : les documents du gouverneur de l'Erythrée après Adwa, Federico Martini, les archives de la direction politique du ministère de l'Afrique italienne (60 cartons) et quelques sondages dans le fonds d'archives des présidents du Conseil.

6-1 – Carte Martini

Scatola 5

Affaires militaires (1897-1901) - Chemins de fer (1903) - Relations avec Menelik, légations en Ethiopie (1907) - Traités

Scatola 6

Situation en Ethiopie (1903-1906) - Négociations tripartites (1903-1905) - Leontieff (1897-1901) - Rapport sur la succession de Menelik (1903)

Scatola 11

Documents antérieurs à 1898 - Rapport sur la situation en Ethiopie (1895)

Scatola 13

Situation en Ethiopie, correspondance avec les Affaires étrangères (1898) - Trafic d'armes et d'esclaves (1897) - Délimitation franco-italienne (1900-1901) - CFS (1899-1904) - Incident de Raheita (1898) - Relations avec la France (1898) - Sultanat de Raheita (1898-1902)

Scatola 14

Action française dans l'intérieur (1898-1904) - Négociations avec Menelik (1896-1898) - Rapport Franzoj (1895) - Voyage de Ilg à Rome (1896)

Scatola 19

Action des Puissances en Ethiopie (1897-1906)

6-2 – Ministero dell'Africa Italiana Archivio della Direzione generale Affari politici (1906-1944)

Busta 1

Rapport du gouvreneur de l'Erythrée (1920, 1927) - Rapports trimestriels (1927-1931) -

Busta 7

Accord de Londres (1915) - Accord Mussolini-Laval (1935)

Busta 10

Relations avec le Yémen (1926-1936)

Busta 14

Cartes - CFS au 1/500 000^e (1909) - Erythrée (1901, 1931)

Busta 20

Yémen (1940) - Relations avec l'AOF

Busta 23

Frontières AOI-CFS (1940) - Cartes

Busta 26

Trafics d'armes en Ethiopie (1938)

Busta 27

Liaisons entre l'Italie et l'Éthiopie (1940)

6-3 – Presidenza del Consiglio degli Ministri

1891 - Crispi

179 - Colonisation militaire italienne en Afrique (1895)

1891 - Rudini

206 - Rapport sur l'administration en Érythrée (1891)

1895 - Crispi

330 - Mémoire de Nerazzini sur la situation en Éthiopie (1895)

814 - Voyage du «Paraguay» à Zanzibar (1894) - Benadir (1894-1895)

893 - Projet de colonisation de l'Érythrée par Nollis de Pollone (1895)

1896 - Crispi

44 - Déclaration de guerre en Érythrée (1896)

1896 - Rudini

50 - retrait de l'Italie d'Afrique - Livre Vert (1896) - Chemin de fer Massawa-Saati-Kassala (1896)

112 - Expérimentations agricoles en Érythrée (1897) - Accord Menelik-Leontieff (1893) - Rapport sur l'Éthiopie par Capucci (1897)

1898 - Rudini

89 - Frontière entre l'Éthiopie et l'Érythrée (1898)

7– Institute of Ethiopian Studies (IES, Addis Abeba)

Située dans le campus de *Sidist kilo* de l'Université d'Addis Abeba, la bibliothèque de l'Institut conserve, outre les mémoires soutenus à l'Université et de nombreuses publications imprimées, de la documentation issue des administrations centrales éthiopiennes jusqu'à la révolution de 1974.

Nous y avons consulté les «tapuscrits» dactylographiés suivants, cités si besoin dans la bibliographie :

Baldet (Henry) [1970], *Urban Study of Dire Dawa*, BA senior essay, Geography, Haile Selassie I University, dir. Akalu Wolde Michael, 124 p.

Christopher (John Barret) [1942], *Ethiopia, the Powers and the Jibuti railway - 1899-1906*, PhD thesis in History, Harvard University (microfilm)

Cossins (Noel J.) [1973], *Green heart and moving lands - A study of the new cotton wealth of the old afar sultanate of Aussa*, Addis Abeba University, dact.

Daniel Kendie [1974], *The conflicting national interests of Ethiopia and Somalia on the French Territory of the Afars and Issas (Djibouti)*, The Hague, Netherlands, Institute of Social Studies, dact., 28 p.

Girma Negash [2001], *The Arsi and the Sidamo. History of inter-ethnic relations along their Border lands - Ca 1900-1991*, MA in History, Addis Abeba University

Gulelat Gebre Mariam [1973], *A survey on the history and problems of the franco-ethiopian railway*, prepared for the land transport department, Addis Ababa, dact., août, 98 p. + annexes

Negussie Lemma [1989], *History of Dire Dawa (1902-1941)*, Addis Abeba, Yekatit Political Institute, senior paper in History, dir. Minale Adugna, 34 p.

Pétridès (Stephanos, Pierre) [1965], *La Côte française des Somalis dans le contexte géopolitique et historique éthiopien*, Addis Abeba, Monographie confidentielle, dact., janvier

Rahel Haile [1970], *The political dilemma of the Afars and the Issa of Djibouti*, BA thesis, political science, Haile Selassie I University, dir. Negussay Ayele, 58 p.

Shiferaw Bekele [1982], *The Railway, trade and politics : a historical survey (1896-1935)*, MA Thesis, Addis Ababa University, History, dir. David Chapple

8 – Documents imprimés

[1976], *Sources de l'Histoire de l'Afrique au Sud du Sahara dans les Archives et Bibliothèques françaises*, Unesco

[1883-1895], *Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri*, Roma, Tipografia Barbera, vol. 8 à 13 (textes de 1880 à 1894)

Chemin de fer franco-éthiopien, Statuts et documents annexes

Traité franco-éthiopien du 12 novembre 1959, Artistic Press

[1900-1967], *Journal officiel de la CFS*

[1967-1977], *Journal officiel du TFAI*

[1929-1939], *Documents Diplomatiques Français - 1871-1914 (1^{re} série 1871-1900)*, Paris, Commission de Publication des documents relatifs aux origines de la Guerre, Imprimerie Nationale, 16 vol.

[1929-1939], *Documents Diplomatiques Français - 1871-1914 (2^e série 1901-1911)*, Paris, Commission de Publication des documents relatifs aux origines de la Guerre, Imprimerie Nationale, 14 vol.

[1929-1939], *Documents Diplomatiques Français - 1871-1914 (3^e série 1912-1914)*, Paris, Commission de Publication des documents relatifs aux origines de la Guerre, Imprimerie Nationale, 11 vol.

Brownlie (Ian) [1979], *African Boundaries : A Legal and Diplomatic Encyclopaedia*, London, Berkeley, Los Angeles, Christopher Hurst, University of California, Royal Institute of International Affairs

Duprey (Gingold) [1955], *De l'invasion à la libération de l'Ethiopie*, Paul Dupont, Paris, 685 p.

Hertslet (Sir E.) [1896, 1908], *The Map of Africa by Treaty*, London, (rééd. 1965)

Rubenson (Sven) [1987], *Acta Aethiopica, Volume 1, Correspondances and Treaties, 1800-1854*, Addis Abeba University Press, 263 p.

Rubenson (Sven) [1994], *Acta Aethiopica, Volume 2, Tewodros and his Contemporaries, 1855-1868*, Addis Abeba University Press, 379 p.

Rubenson (Sven) [2000], *Acta Aethiopica, Volume 3 - Internal rivalries and foreign threats - 1868-1879*, Addis Abeba University Press, 349 p.

Salata (Francesco) [1939], *Il nodo di Gibuti. Storia diplomatica su documenti inediti*, Milano, Istituto per gli studi di politica internazionale

9 – Entretiens

Même si cette étude ne repose pas sur la collecte de témoignages, nous avons eu l'occasion d'avoir quelques entretiens avec des acteurs ou des témoins, dont trois furent particulièrement riches. Sans être une réelle source (ils n'ont en particulier pas été enregistrés), ces entretiens, ainsi qu'un voyage à Djibouti en 1990, nous ont permis un autre regard.

Numa Sadoul

Gouverneur de la CFS de 1950 à 1954. Entretien réalisé à Cagnes-sur-mer, au printemps 1985.

Jean-Maurice Comte

Haut-commissaire adjoint du TFAI de 1967 à 1969, nommé pour remettre de l'ordre dans le territoire. Entretien réalisé à Marseille, au printemps 2003.

Abdallah D.

Djiboutien, de nationalité française, il vit en France depuis les années 1990. De mère et de langue somalies, il se définit comme afar et opposant au gouvernement djiboutien. Entretien réalisé à Addis Abeba, à l'été 2007.

10 – Internet (ressources numériques)

Internet permet d'accéder à de nombreuses ressources documentaires, à des revues en ligne, mais aussi à des documents qu'il n'est pas toujours facile de qualifier. Il ne s'agit pas d'inventorier les ressources d'Internet, en constant renouvellement, mais de mettre en avant quelques outils utiles.

Revues

Le portail «BiblioSHS» <<http://biblioshs.inist.fr>> permet d'accéder à de nombreuses revues africanistes, dont celles en anglais publiées sur JSTOR <www.jstor.org> (31 revues africanistes).

«Revue.org» <www.revues.org> permet d'accéder à de nombreuses revues francophones (dont les *Cahiers d'études africaines* en accès libre au bout de 3 ans).

La revue *Politique africaine* est disponible gratuitement deux ans après sa publication <www.politique-africaine.org>.

Sur «Persée» <www.persee.fr> on trouve le *Journal des Africanistes* jusqu'en 2003 <www.persee.fr/web/revues/home/prescript/revue/jafr>, mais aussi les *Annales* jusqu'en 2002.

La revue en ligne *Rahia* (anciennement *Clio en @frique*) <<http://cemaf.mmsh.univ-aix.fr/rahia>>.

Recherche de publication

Pour trouver un article, un ouvrage ou une thèse soutenue, et surtout savoir où le consulter en France, on peut utiliser le Sudoc <www.sudoc.abes.fr>, répertoire des bibliothèques universitaires et d'autres centres documentaires, et le site de la Bibliothèque nationale <www.bnf.fr>.

Pour rechercher une thèse en cours de rédaction, voir <<http://fct.u-paris10.fr/FCT-APP/index.jsp>>.

Archives

De plus en plus de services d'archives mettent en ligne des inventaires, voir des documents. Dans notre domaine, aux ressources citées à propos des dépôts visités on peut ajouter le très riche système national britannique «A2A» <www.nationalarchives.gov.uk/a2a/> et le «Piaf - Portail international archivistique francophone» <www.piaf-archives.org>, qui expose les problématiques de l'archivistique.

Autres ressources

La section cartographique des Nations-unies <www.un.org/Depts/Cartographic/french/htmain.htm> propose des cartes vectorielles en accès libre.

La collection des traités internationaux des Nations-unies <<http://untreaty.un.org/French/treaty.asp>>.

Les textes législatifs français <www.legifrance.gouv.fr>.

La convention sur le droit de la mer <<http://www.un.org/french/law/los/index.htm>>.

Le groupe de recherche international sur les frontières, Université de Durham <www-ibru.dur.ac.uk/>.

Le réseau de recherche sur les frontières africaines «Aborne» <www.aborne.org>.
L'ANR Frontafrique, sur les frontières en Afrique <www.frontafrique.org>.
Le réseau des études africaines du CNRS <www.etudes-africaines.cnrs.fr/>.
Le laboratoire «Migrinter» <www.mshs.univ-poitiers.fr/migrinter>.
Une analyse du fonds de l'Inspection de Colonies <www.sedet.jussieu.fr/sites/afrilab/documents/Archives/Gervais/Gervais.htm>.

Djibouti

L'organe officiel du gouvernement, *La Nation* <www.lanation.dj/>.
Le site officiel de la présidence djiboutienne : <www.presidence.dj>, où se trouve une partie de la législation du pays.
Un site d'information, *Djibnet* <www.djibnet.com/>.
Une bibliographie sur Djibouti <<http://archives.artetv.com/static/c4/primn/yonisomar/>>.

II – Cartes

Carte au 1/1 000 000^e, dite carte Chaurand, 1894. Une adaptation au 1/400 000^e de la partie concernant Djibouti, réalisée à la fin des années 1940, se trouve dans divers cartons, dont ANOM, Affaires politiques 3691.

Carte hydrographique du golfe de Tadjoura, Marine, 1894 (ANOM, Affaires politiques 124/4).

Carte au 1/500 000^e de la Côte française des Somalie, éditée en 1908, puis en 1922 (SHAT 7H1).

Carte au 1/50 000^e des environs de Djibouti, par le lieutenant Depui, *ca* 1908 (ANOM, 3F6).

Carte au 1/500 000^e, «Costa francese dei Somali e adiacenze», *ca* 1936, Governo generale AOI, Stato Maggiore (ACS, MAI, busta 14).

Carte au 1/200 000^e de la Côte française des Somalis, éditée par le SGA en 1939 (les quatre feuilles des éditions provisoire et définitive se trouvent dans SHAT 7H1). Fait l'objet d'un tirage britannique en 1940, avec un quadrillage surajouté (feuilles 1 et 3 dans ANOM, Affaires politiques 3691; ANOM 3F6).

Index des noms contenus dans la carte au 1/200 000^e de la CFS, Imprimerie nationale, Paris, 1938 (ANOM, 3F7).

En 1940, le bureau cartographique de la CFS réalise une réduction au 1/400 000^e en une couleur de la carte de 1939 (ANOM, Affaires politiques 3693/3; SHAT 7H1).

Plan au 1/10 000^e de Djibouti-ville, édité par l'IGN en 1945 d'après des relevés de 1942 (SHAT 7H1).

Carte au 1/20 000^e du poste de Badilto (Afambò), 1943 (ANOM, Affaires politiques 3691).

Carte au 1/100 000^e de la Côte française des Somalis, en une couleur, éditée par le Bureau cartographique du gouvernement de la CFS en 1943 (SHAT 7H1).

Carte au 1/200 000^e de la Côte française des Somalis, éditée par l'IGN en 1947 (un montage des quatre feuilles de cette carte se trouve dans ANOM, 12A4/2).

Des cartes des frontières aux 1/100 000 et 1/50 000^e ont été réalisées lors des délimitations (ANOM 2E4; ANOM, Affaires politiques 3694/2; SHAT 7H1)

Carte au 1/100 000^e de la Côte française des Somalis, éditée par l'IGN en 1953.

Carte au 1/200 000^e de la République de Djibouti, éditée par l'IGN en 1992.

Cartographie générale de l'Éthiopie, au 1/250 000^e, éditée en 1979 par le «Ethiopian Mapping Agency», dont les feuilles NC 37-4, NC 37-8, NC 38-1, NC 38-5, NC 38-9, ND 38-13 concernent le territoire djiboutien.

Bibliographie

Nous avons divisé la bibliographie en trois parties pour la rendre plus explicite. C'est un compromis entre l'approche maximaliste, où toutes les publications sont classées par ordre alphabétique d'auteur, et une présentation didactique qui met en évidence des thématiques. Nous avons choisi de distinguer les ouvrages généraux, les publications sur les frontières en général et hors la Corne de l'Afrique, et les publications concernant Djibouti et la Corne au sens large (incluant les côtes orientales de la mer Rouge). Les publications sont classées par ordre alphabétique d'auteur. Les ouvrages collectifs sont indiqués au premier nom.

I – Ouvrages généraux

[1975-1979], *Hommes et destins (Dictionnaire biographique d'Outre-mer)*, Académie des Sciences d'Outre-mer, Paris, 3 tomes, 4 vol.

Agulhon (Maurice) et Nouschi (André) [1978], *La France de 1914 à 1940 et de 1940 à nos jours*, Paris, Nathan (réed. 1984), 2 vol.

Amin (Samir) [1994], *L'ethnie à l'assaut des nations : Yougoslavie, Ethiopie*, Paris, UNSRID, L'Harmattan, 155 p.

Auber (J.) [1955], *Histoire de l'océan Indien*, Tananarive, Société lilloise d'imprimerie de Tananarive

Barjot (vice-amiral) [1953], «La zone stratégique de l'océan Indien», *Union Française et Parlement*, n° 35, février

Benot (Yves) [2001], *Massacres coloniaux - 1944-1950 : la IV^e République et la mise au pas des colonies françaises*, Paris, La Découverte, (1^{re} éd. 1994, Syros), 203 p.

Bessis (Juliette) [1981], *La Méditerranée fasciste. L'Italie mussolinienne et la Tunisie*, Paris, Publications de la Sorbonne, Karthala, 412 p.

Boilley (Pierre) [1999], *Les Touaregs Kel Adagh - Dépendances et révoltes : du Soudan français au Mali contemporain*, Paris, Karthala, 644 p.

Bourges (Hervé) [1979], *Les 50 Afriques : Afrique centrale, Afrique des Grands Lacs, Afrique australe, océan Indien*, Paris, Seuil, L'Histoire immédiate, tome 1

Bouvier (Jean) [1973], *Un siècle de banque française - Les contraintes de l'Etat et les incertitudes des marchés*, Paris, Hachette, 285 p.

Bouvier (Jean), Girault (René) et Thobie (Jacques) [1986], *L'Impérialisme à la française*, Paris, La Découverte, 294 p.

Braudel (Fernand) [1986], *L'identité de la France*, Paris, Arthaud, tome 1, «Espace et Histoire», 368 p.

Brunschwig (Henri) [1971], *Le partage de l'Afrique noire*, Paris, Flammarion, Questions d'histoire, 186 p.

Chaise (Christian) [1981], «Les Etats-Unis et l'Afrique», *Défense nationale*, juin, pp. 97-111

Chaliand (Gérard) [1980], *L'enjeu africain - Stratégie des puissances*, Paris, Seuil, 157 p.

Chrétien (Jean-Pierre), Triaud (Jean-Louis), dir. [1999], *Histoire d'Afrique. Les enjeux de mémoire*, Paris, Karthala, 503 p.

Cito de Bitetto (Carlo) [1937], *Méditerranée, mer Rouge - Routes impériales*, Paris, Grasset, 242 p.

Collins (Robert O.) [1968], *King Leopold, England and the Upper Nile, 1899-1909*, New Heaven, London, Yale University Press, 346 p.

Daly (M. W.), éd. [1998], *Cambridge History of Egypt*, Cambridge University Press, vol. 2

Decleva (Enrico) [1971], *Da Adua a Sarejevo. La politica estera italiana e la Francia. 1896-1914*, Bari, Laterza, 482 p.

- Douin (Georges) [1944], *Histoire du Soudan égyptien - Tome 1 - La Pénétration (1820-1822)*, Le Caire, Société Royale de Géographie d'Égypte
- Fauvelle-Aymar (François-Xavier) [2006], *Histoire de l'Afrique du Sud*, Paris, Seuil, coll. L'Univers historique, 472 p.
- Fremigacci (Jean) [2007], «La vérité sur la grande révolte de Madagascar», *L'Histoire*, n°318, mars, pp. 36-43
- Fuma (Sudel) [1992], *L'Esclavagisme à la Réunion (1794-1848)*, Paris, Saint-Denis de la Réunion, L'Harmattan, Université de la Réunion, 191 p.
- Ganiage (Jean) [1968], *L'expansion coloniale de la France sous la III^e République 1871-1914*, Paris, Payot, 434 p.
- Grimal (Henri) [1971], *De l'empire britannique au Commonwealth*, Paris, Armand Colin, U2, 416 p.
- Hanotaux (Gabriel), Martineau (Alfred) [1930-1934], *Histoire des colonies françaises et de l'expansion française dans le monde*, Paris, Plon, 6 vol.
- Hassan Ahmed Ibrahim [1998], «The Egyptian Empire, 1805-1885», in Daly (M. W.), éd., *Cambridge history of Egypt*, pp. 198-215
- Holt (Peter Malcolm) [1958], *The Mahdist State in the Sudan - 1881-1898*, Oxford, Clarendon Press (rééd. 1970), 264 p.
- Holt (Peter, Malcolm), Daly (Martin W.) [1979], *The History of the Soudan - From the Coming of Islam to the Present Day*, London, Weidenfeld and Nicholson (1^{re} édition 1961), 240 p.
- Hunter (F. Robert) [1998], «Egypt under the successors of Muhammad 'Ali», in Daly (M. W.), éd., *Cambridge history of Egypt*, pp. 180-197
- Katzenellenbogen (Simon) [1996], «It Didn't Happen at Berlin : Politics, Economics and Ignorance in the Setting of Africa's Colonial Boundaries», in Nugent (Paul), Asiawaju (Anthony, Ijaola), éd., *African Boundaries : Barriers, Conduits and Opportunities*, pp. 21-34
- Kemp (Geoffrey) [1981], «Les intérêts stratégiques et les options militaires des Etats-Unis en Afrique sub-saharienne», in Seymour Whitaker (Jenifer), éd., *Les Etats-Unis et l'Afrique - Les intérêts en jeu*
- Le Goff (Jacques) [1988], *Histoire et mémoire*, Paris, Gallimard, Folio Histoire, (1^{re} édition 1986, Einaudi, en italien), 409 p.
- Leguold (Robert) [1981], «Les intérêts stratégiques de l'Union soviétique en Afrique», in Seymour Whitaker (Jenifer), éd., *Les Etats-Unis et l'Afrique - Les intérêts en jeu*
- Leroi-Gourhan (André) [1943], *L'homme et la matière*, Paris, Albin Michel (rééd. 1971), 2 vol.
- Mantran (Robert) [1989], *Histoire de l'Empire Ottoman*, Paris, Fayard, 802 p.
- Meillassoux (Claude) [1986], *Anthropologie de l'esclavage*, Paris, PUF, 375 p.
- Merle (Isabelle) [2005], «La justice coloniale française : un code pour l'indigénat», *L'Histoire*, n° 302, octobre
- Michel (Charles) [1900], *Vers Fachoda, à la rencontre de la mission Marchand à travers l'Ethiopie. Mission de Bonchamps*, Paris, Plon, 560 p.
- Michel (Marc) [1972], *La Mission Marchand - 1895-1899*, Paris, Mouton, Ecole pratique des Hautes Etudes, 290 p.
- Miège (Jean-Louis) [1968], *L'impérialisme colonial italien de 1870 à nos jours*, Paris, CEDES, 419 p.
- Milza (Pierre) [1981], *Français et Italiens à la fin du XIX^e siècle*, Rome, Ecole Française de Rome, 2 vol.
- Moniot (Henri), Coquery-Vidrovitch (Catherine) [2005], *L'Afrique noire, de 1800 à nos jours*, Paris, PUF, Nouvelle Cléo, (1^{re} éd. 1974)
- Nouschi (André) [1970], *Luttes pétrolières au Proche-orient*, Paris, Questions d'histoire, Flammarion, 142 p.

- Nouschi (André) [2005], *Les armes retournées. Colonisation et décolonisation françaises*, Paris, Belin, 447 p.
- Ogunbadejo (Oye) [1982], «Diego Garcia and Africa's security», *Third World Quarterly*, vol. 4, n° 1, janvier, p. 104-120
- Ottaway (David & Marina) [1981], *Afrocommunism*, New York, London, Holmes and Meier, 237 p.
- Renouvin (Pierre) [1954], *Le XIX^e siècle - De 1815 à 1871*, Histoire des relations internationales, tome 5, Paris, Hachette, 421 p.
- Renouvin (Pierre) [1955], *Le XIX^e siècle - De 1871 à 1914*, Histoire des relations internationales, tome 6, Paris, Hachette, 401 p.
- Renouvin (Pierre) [1957], *Les crises du XX^e siècle - De 1914 à 1929*, Histoire des relations internationales, tome 7, Paris, Hachette, 376 p.
- Renouvin (Pierre) [1961], «Les Documents diplomatiques français, 1871-1914», *Revue Historique*, n° 226, p. 139-147
- Renouvin (Pierre), Duroselle (Jean-Baptiste) [1964], *Introduction à l'histoire des relations internationales*, Paris, Armand Colin, 523 p.
- Rey (Alain), dir. [1998], *Dictionnaire Historique de la langue français*, Paris, Robert, (1^{re} éd. 1992)
- Rodinson (Maxime) [1961], *Mahomet*, Paris, Seuil, 383 p.
- Saul (Samir) [1997], *La France et l'Egypte de 1882 à 1914 - Intérêts économiques et implications politiques*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 787 p.
- Siegfried (André) [1943], «Les routes maritimes internationales», in *La Mer et l'Empire*, Paris, Institut Maritime et Colonial
- Tenaille (F.) [1979], *Les 56 Afriques*, Paris, Maspéro
- Teulière (André) [1970], *L'Outre-mer français*, Paris, Berger-Levrault
- Thobie (Jacques) [1982], *La France impériale - 1880-1914*, Paris, Magralis, 326 p.
- Toussaint (Auguste) [1981], *Histoire de l'Océan Indien*, Paris, PUF, Que sais-je
- Wiener (Lionel) [1930], *Les chemins de fer coloniaux en Afrique*, Bruxelles, Paris, Goemaere-Dunod
- Woodhouse (C.M.) [1959], *Britain and the Middle East*, Genève, Paris, Publications de l'Institut Universitaire des Hautes Etudes Internationales, n° 30, Droz, Minard

2 – Les frontières

- [2007], *Dictionnaire permanent - Droit des étrangers*, Editions législatives, Paris, mise à jour 35, mars, pp. 98-127
- [2005], *Des frontières en Afrique du XII^e au XX^e siècle*, Paris, Unesco-CISH
<<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001398/139816f.pdf>>
- Amselle (Jean-Loup) et M'Bokolo (Elikia), dir. [1999], *Au cœur de l'ethnie*, Paris, La Découverte, (1^{re} éd. 1985), 227 p.
- Ancel (Jacques) [1938], *Géographie des frontières*, Paris, Gallimard, 210 p.
- Bach (Daniel), dir. [1998], *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Khartala, 319 p.
- Arens (W.) [1987], «Mto wa Mbu : A Rural Polyethnic Community in Tanzania», in Kopytoff (Igor), dir., *The African Frontier : the Reproduction of Traditional African Society*, pp. 242-254
- Asiwaju (A. I.) [1983], «The Concepts of Frontier in the Setting of States in Pre-colonial Africa», *Présence africaine*, n° 127/128, pp. 43-49

- Badie (Bertrand), Smouts (Marie-Claude), dir. [1996], «L'international sans territoire», *Culture et conflits*, n° 21-22, Paris, L'Harmattan
- Barth (Fredrick), dir. [1969], *Ethnic Groups and Boundaries*, Oslo
- Bennafla (Karine) [1999], «La fin des territoires nationaux ? Etat et commerce frontalier en Afrique centrale», *Politique africaine*, n° 73, mars, pp. 25-49
- Boilley (Pierre) [2000], «Du royaume au territoire, des terroirs à la patrie, ou la lente construction formelle et mentale de l'espace malien», in Dubois (Colette), Michel (Marc), Soumille (Pierre), éd., *Frontières plurielles, frontières conflictuelles en Afrique subsaharienne*, pp. 26-48
- Boilley (Pierre) [2005], «La question des frontières africaines...», in Chanson-Jabeur (Chantal), Goergs (Odile), éd., «Mama Africa» *Hommage à Catherine Coquery-Vidrovitch*, pp. 410-417
- Bono (Salvatore) [1972], *Le frontiere in Africa. Dalla spartizione coloniale alle vicende piu recenti (1884-1971)*, Milano, Giuffrè, 284 p.
- Bouquet (Christian) [2003], «L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne», *Les Cahiers d'Outre-mer*, «Frontières du sud», Université Bordeaux III, n° 222, 56e année, avril-juin, pp. 181-198
- Bouquet (Christian), Velasco-Graciet (Hélène), dir. [2007], *Regards géopolitiques sur les frontières*, Paris, L'Harmattan, 231 p.
- Boyer (Florence) [2007], «Les frontières dans le monde nomade - Du pastoralisme aux migrations temporaires», in Bouquet (Christian), Velasco-Graciet (Hélène), dir., *Regards géopolitiques sur les frontières*, pp. 191-204
- Cassanelli (Lee V.) [1987], «Social Construction of the Somali Frontier : Bantu Former Slave Communities in the Nineteenth Century», in Kopytoff (Igor), dir., *The African Frontier : the Reproduction of Traditional African Society*, pp. 216-238
- Chagnollaude (Jean-Paul), Souiah (Sid-Ahmed) [2004], *Les frontières au Moyen-Orient*, Paris, L'Harmattan, 230 p.
- Chauveau (Jean-Pierre), Jacob (Jean-Pierre), Le Meur (Pierre-Yves), éd. [2004], «Gouverner les hommes et les ressources - Dynamiques de la frontière interne», *Autrepart*, IRD et Armand Colin, n° 30
- Chauveau (Jean-Pierre), Jacob (Jean-Pierre), Le Meur (Pierre-Yves) [2004], «L'organisation de la mobilité dans les sociétés rurales du sud», in Chauveau (Jean-Pierre), Jacob (Jean-Pierre), Le Meur (Pierre-Yves), éd., *Gouverner les hommes et les ressources - Dynamiques de la frontière interne*, pp. 3-23
- Chemillier-Gendreau (Monique) [1982], «Synthèse juridico-politique», in Coquery-Vidrovitch (Catherine), éd., *Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, pp. 30-40
- Chrétien (Jean-Pierre), Prunier (Gérard), dir. [1989], *Les ethnies ont une histoire*, Paris, Khartala et ACCT, 435 p.
- Chrétien (Jean-Pierre) [2004], «Les capitales royales de l'Afrique des Grands Lacs peuvent-elles être considérées comme des villes ?», Holder (Gilles), Peatrik (Anne-Marie), éd., *Cité, centre, capitale. Pour une anthropologie du statut politique de la ville*, pp. 277-298
- Clapham (Christopher) [1998], «Frontières et Etats dans le nouvel ordre africain», in Bach (Daniel) dir., *Regionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, pp. 77-94
- Collier (Peter) [2006], «Boundary demarcation between British and Portuguese colonial territories in East Africa», *Africana Studia*, Centro de Estudos Africanos, Universidade do Porto, pp. 223-238
- Coquery-Vidrovitch (Catherine), éd. [1982], *Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, Paris, Pluriel-débat/L'Harmattan, 203 p.
- Coquery-Vidrovitch (Catherine) [2005], «Histoire et perception des frontières en Afrique du XII^e au XX^e siècle », in *Des frontières en Afrique du XII^e au XX^e siècle*, pp. 39-54
- Descamps (Christian), éd. [1991], *Frontières et limites. Géopolitique, littérature, philosophie*, Paris, Centre Pompidou, coll. «Espace international Philosophie»
- Dubois (Colette), Michel (Marc), Soumille (Pierre), éd. [2000], *Frontières plurielles, frontières conflictuelles en Afrique subsaharienne*, Paris, L'Harmattan, IHCC, 460 p.

- Fanso (Verkijika G.) [1986], «Traditional and colonial African boundaries: concept and functions in inter-group relations», *Présence africaine*, n° 137-138, pp. 58-75
- Fau (Nathalie) [2007], «Les spécificité d'une frontière maritime - L'exemple du détroit de Malacca», in Bouquet (Christian), Velasco-Graciet (Hélène), dir., *Regards géopolitiques sur les frontières*, pp. 47-59
- Foucher (Michel) [1991], *Fronts et frontières - Un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, (1^{re} éd. 1988), 691 p.
- François (Alain) [2004], «Aux frontières du territoire - Idéologie territoriale et dynamiques foncières au Busoga (Ouganda)», Chauveau (Jean-Pierre), Jacob (Jean-Pierre), Le Meur (Pierre-Yves), éd., *Gouverner les hommes et les ressources - Dynamiques de la frontière interne*, pp. 77-95
- Gallissot (René) [1982], «Espaces communautaires/nationalités : points d'histoire», in Coquery-Vidrovitch (Catherine), éd., *Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, pp. 120-127
- Glasman (Joël) [2004], «Le Sénégal imaginé. Evolution d'une classification ethnique de 1816 aux années 1920», *Afrique & Histoire*, vol. 2, n° 1, pp. 111-139
- Grätz (Tilo) [2004], «Les frontières de l'orpaillage en Afrique occidentale», in Chauveau (Jean-Pierre), Jacob (Jean-Pierre), Le Meur (Pierre-Yves), éd., *Gouverner les hommes et les ressources - Dynamiques de la frontière interne*, pp. 135-150
- Guichonnet (Paul), Raffestin (Claude) [1974], *La géographie des frontières*, Paris, PUF, coll. SUP, Le Géographe, 223 p.
- Kopytoff (Igor), dir. [1987], *The African Frontier : the Reproduction of Traditional African Society*, Bloomington, Indiana University Press, 288 p.
- Kopytoff (Igor) [1987], «The Internal African Frontier : the Making of African Political Culture», in Kopytoff (Igor), dir., *The African Frontier : the Reproduction of Traditional African Society*, pp. 3-84
- Labrecque (Georges) [1998], *Les frontières maritimes internationales : essai de classification pour un tour du monde géopolitique*, Paris, Montréal, L'Harmattan, (2^e édition 2005), 532 p.
- Lacoste (Yves) [1982], «Typologie géopolitique», in Coquery-Vidrovitch (Catherine), éd., *Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, pp. 9-16
- Lattimore (Owen) [1962], *Studies in frontier history : collected papers, 1928-1958*, La Haye, Mouton et Co, Paris, 367 p.
- Lefebvre (Camille) [2006], intervention sur l'historiographie du caractère artificiel des frontières africaines, lors des première rencontre du «Réseau des Etudes Africaines», «Etudes africaines, état des lieux et des savoirs en France», 29-30/11 et 1/12/2006, Paris, <www.etudes-africaines.cnrs.fr/ficheateliers.php?recordID=16>
- Lefebvre (Camille) [2007], «Mobilités, tracés et frontières dans l'Afrique des grands lacs», *Africa Roma*, vol. 62, n° 4, pp. 598-605
- Michoudet (Cécile), Pelletier (Philippe) [2004], «Des mers de Chine à la mer du Japon. Un détroit sous influences nippo-coréennes», *Cahiers de géographie du Québec*, «Les détroits maritimes», Lasserre (Frédéric), dir., vol. 48, n° 135, décembre
- Noiriel (Gérard) [1988], *Le creuset français. Histoire de l'immigration XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Seuil, (rééd. 2006, Point Histoire), 451 p.
- Noiriel (Gérard) [1992], *Population, immigration et identité nationale en France, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Hachette, Carré Histoire, 190 p.
- Noiriel (Gérard) [1998], *Réfugiés et sans-papiers. La République face au droit d'asile, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Hachette, coll. Pluriel, (1^{re} éd. sous le titre *La tyrannie du national, le droit d'asile en Europe (1793-1993)*, Calmann-Lévy, 1991), 355 p.
- Nordman (Daniel) [1982], «Problématique historique : des frontières d'Europe aux frontières du Maghreb (19^e siècle)», in Coquery-Vidrovitch (Catherine), éd., *Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, pp. 17-29

- Nordman (Daniel) [1997], «De quelques catégories de la science géographique. Frontière, région et hinterland en Afrique du Nord - XIX^e-XX^e siècles», *Annales HSS*, n° 5, septembre-octobre, pp. 969-986
- Nugent (Paul) [1996], «Arbitrary Lines and the People's Minds : A Dissenting View on Colonial Boundaries in West Africa», in Nugent (Paul), Asiwaju (Anthony, Ijaola), éd., *African Boundaries : Barriers, Conduits and Opportunities*, pp. 35-67
- Nugent (Paul) [2002], *Smugglers, Secessionists & Loyal Citizens on the Ghana-Togo Frontier : the life of the borderlands since 1914*, Athens, Oxford, Legon, Ohio University Presse, James Currey, Sub-Saharan Publishers, 302 p.
- Nugent (Paul), Asiwaju (Anthony, Ijaola), éd. [1996], *African Boundaries : Barriers, Conduits and Opportunities*, London & New York, Frances Pinter, 276 p.
- Pradeau (Christian) [1994], *Jeux et enjeux des frontières - Essai de géographie générale*, Talence, Presses Universitaires de Bordeaux, 362 p.
- Reid (Donald Malcolm) [1998], «The 'Urabi revolution and the British conquest, 1879-1882», in Daly (M. W.), éd., *Cambridge history of Egypt*, pp. 217-238
- Renard (Jean-Pierre), dir. [1997], *Le géographe et les frontières*, Paris, L'Harmattan, 299 p.
- Renard (Jean-Pierre), Considère (Sylvie), Dewapenaere (Claude), Picouet (Patrick), Pruvost (André) [1997], «Le géographe et les frontières», in Renard (Jean-Pierre), dir., *Le géographe et les frontières*, pp. 27-74
- Renard (Jean-Pierre), Considère (Sylvie), Dewapenaere (Claude), Picouet (Patrick), Pruvost (André) [1997], «Le renouveau scientifique de la géographie des frontières», in Renard (Jean-Pierre), dir., *Le géographe et les frontières*, pp. 77-95
- Sampaio (Cristina) [2006], «O Zumbo : um problema de "Direitos históricos" na delimitação da fronteira», *Africana Studia*, Centro de Estudos Africanos, Universidade do Porto, n° 9, pp. 205-222
- Santos (Paula Cristina) [2006], «As Missões Geográficas (1883-1940). Construção de um Documento Cartográfico», *Africana Studia*, Centro de Estudos Africanos, Universidade do Porto, n° 9, pp. 17-40
- Sautter (Gilles) [1982], «Quelques reflexions sur les frontières africaines», in Coquery-Vidrovitch (Catherine), éd., *Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, pp. 41-50
- Streiff-Fénart (Jocelyne), Poutignat (Philippe) [1995], *Théories de l'ethnicité*, Paris, PUF, Le Sociologue, (rééd. 1999), 270 p.
- Thiesse (Anne-Marie) [1999], *La création des identités nationales - Europe XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Seuil, Point histoire, (rééd. 2001), 311 p.
- Thumerelle (Pierre-Jean) [1997], «Les frontières et la migration internationale», in Renard (Jean-Pierre), dir., *Le géographe et les frontières*, pp. 101-111
- Turner (Frederik Jackson) [1893], «The Significance of the Frontier in American History», *The Annual Report of the American Historical Association*, pp. 199-207
- Turner (Frederik Jackson) [1963], *La frontière dans l'histoire des Etats-Unis*, Paris, PUF
- Traduction en français d'un texte de 1920, disponible à <<http://xroads.virginia.edu/~HYPER/TURNER/>>
- Valensky (Chantal) [2000], «Les cartes ethniques de Madagascar à l'époque coloniale», in Dubois (Colette), Michel (Marc), Soumille (Pierre), éd., *Frontières plurielles, frontières conflictuelles en Afrique subsaharienne*, pp. 143-160
- Velasco-Graciet (Hélène), Bouquet (Christian), éd. [2006], *Tropisme des frontières, approche pluridisciplinaire*, Paris, L'Harmattan, 290 p.
- Vellut (Jean-Luc) [2006], «Angola-Congo. L'invention de la frontière du Luanda (1889-1893)», *Africana Studia*, Centro de Estudos Africanos, Universidade do Porto, n° 9, pp. 159-183
- Vernet (Thomas) [2004], «Le territoire hors les murs des cités-Etats swahili de l'archipel de Lamu, Kenya (1600-1800)», Holder (Gilles), Peatrik (Anne-Marie), éd., *Cité, centre, capitale. Pour une anthropologie du statut politique de la ville*, pp. 281-411

Weil (Patrick) [2002], *Qu'est-ce qu'un Français ? Histoire de la nationalité française depuis la Révolution*, Paris, Grasset, 401 p.

3 – Djibouti et la Corne de l'Afrique

- [1938], *Guida dell'Africa orientale italiana*, Le vie d'Italia, Milano, 640 p.
- [1939], «Le port moderne de Djibouti», *Revue maritime*, 1^{er} semestre, p. 535
- [1950], «La Côte Française des Somalis», *Notes et études documentaires*, n° 1321, 28 avril
- [1954], «La Côte française des Somalis», *Notes et études documentaires*, n° 1854, 27 mars
- [1961], «La Côte française des Somalis», *Notes et études documentaires*, n° 2774, 29 avril
- [1961], «La Somalie indépendante», *Présence africaine*, n° 38, 3^e trimestre
- [1962], *Italia e Somalia - Dieci anni di collaborazione*, Roma, PCM
- [1965], «L'action militaire en Côte Française des Somalis - 1939-1945», *Défense nationale*, n° 62
- [1976], «Chronologie historique du TFAI jusqu'en décembre 1966», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 124, avril, pp. 18-35
- [1976], «Chronologie politique du TFAI depuis 1967», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 124, avril, pp. 109-113
- [1984], «Djibouti, le dernier né des pays arabes», *Syrie et Monde arabe*, n° 366, juillet, p. 8-23
- [1985], «La République de Djibouti et ses activités économiques», *Afrique contemporaine*, n° 133, p. 33-43
- [1989], *Proceedings of the 4th seminar of the Department of History*, Addis Ababa University, 168 p.
- [1997], *Ethiopia in Broader Perspective, papers on the XIIIth international conference of Ethiopian studies*, Kyoto, Shokado Book Sellers, 3 vol.
- A. (G.) [1956], «La cale de radoub de Djibouti», *Nouvelle revue française d'Outre-mer*, n° 3, 48^e année, mars
- Abir (Mordechai) [1980], *Ethiopia and the Red Sea*, London, Frank Cass, 251 p.
- Absieh Omar Warsama, Botbol (Maurice) [1986], *Djibouti : les institutions politiques et militaires*, Paris, La lettre de l'océan Indien
- Adawa Hassan Ali Ganta [2005], *Evolution de la colonie française de la Corne de l'Afrique*, Dactylographié, mémoire non soutenu, dir. Gérard Prunier
- Agostino Orsini (d') (Paolo) [1939], *Le aspirazione nazionali, Gibuti*, Milano, Rassegna
- Ahmad (A.H.) et Pankhurst (R.), éd. [1998], *Adwa, Victory Centenary Conference - 1996*, Addis Abeba, Institute of Ethiopian Studies, 698 p.
- Ahmed Hassen Omer [2000], «The Italian Impact on Ethnic Relations : A Case Study of a Regional Policy in Northern Shoa (Ethiopia), 1936-1941», *Annales d'Ethiopie*, vol. XVI, pp. 147-159
- Ahmed Hassan Omer [2007], *Islam, commerce et politique dans l'Ifat (Ethiopie centrale) au XIX^e siècle : l'émergence d'une ville carrefour, Aleyyu Amba*, Thèse de doctorat d'histoire, Paris I, dir. Bertrand Hirsch, 2 vol.
- Albospeyre (Max) [1957], *La Côte Française des Somalis, problèmes économiques et politiques*, Mémoire CHEAM
- Alvisini (Alessia) [2000], «Rapporti politico-economici fra gli Oromo et l'Italia : alleanze e ambiguità», *Africa Roma*, vol. 55, n° 4, pp. 489-521
- Alwan (Daoud A.), Mibrathu (Yohanis) [2000], *Historical Dictionary of Djibouti*, Lanham and London, The Scarecrow Press, 200 p.

- Anfray (Francis) [1990], *Les Anciens Ethiopiens*, Paris, Armand Colin, 277 p.
- Angelini (Carlo) [1936], «Le ferrovie eritrea», in Silliani (Tomaso), éd., *L'Africa orientale italiana e il conflitto italo-etiopico*
- Aramis Houmed Soulé [2005], *Deux vies dans l'histoire de la Corne de l'Afrique : Mahamad Hanfare (1861-1902) et Ali Mirah Hanfare (1944)*, *Sultans Afars*, Addis Abeba, CFEE, Etudes Ethiopiennes n° 2, 137 p.
- Aseffa Abreha [1998], «The Battle of Adwa, Victory and its Outcome», in Ahmad (A.H.) et Pankhurst (Richard), éd., *Adwa, Victory Centenary Conference - 1996*, pp. 129-181
- Aubert de la Rüe (Edgard) [1939], *La Somalie française*, Paris, Gallimard, Coll. Géographie humaine, 162 p.
- Aubry (Marie-Christine) [1988], *Djibouti l'ignoré*, Paris, L'Harmattan, 250 p.
- Augustin (P.) [1974-1975], «Quelques dénombrements de la population du Territoire français des Afars et des Issas», *Pount*, n° 13, pp. 27-38 et n° 14, pp. 15-38
- Ayalew Gebre [1997], «Conflict over land use : pastoralism, commercial and state agriculture, the case of Afar», in *Ethiopia in Broader Perspective, papers on the XIIIth international conference of Ethiopian studies*, vol. 2, pp. 358-377
- Bahru Zewde [1987], «An overview and assessment of Gambella trade (1904-1935)», *International Journal of African Historical Studies*, 20(1), pp. 75-94
- Bahru Zewde [1990], «Concessions and Concession-Hunters in Post-Adwa Ethiopia : The Case of Arnold Holz», *Africa Roma*, vol. 45, n° 3, pp. 365-383
- Bahru Zewde [1991], *A History of Modern Ethiopia - 1855-1974*, London, Eastern African Studies, (2^e éd. 1999), 244 p.
- Bahru Zewde [2002], *Pioneers of Change in Ethiopia : The reformist intellectuals of the early twentieth century*, Addis Abeba University Press, James Currey (Londres), Ohio University Press, 228 p.
- Bairu Tafla [1998], «The Role of Alfred Ilg in the Events Leading to the Conflict», in Ahmad (A.H.) et Pankhurst (R.), éd., *Adwa, Victory Centenary Conference - 1996*, pp. 13-33
- Baldet (Henry) [1970], *Urban Study of Dire Dawa*, BA senior essay, Geography, Haile Selassie I University, dir. Akalu Wolde Michael, 124 p.
- Barnes (Cedric) [2001], «Provinces and princes - Power and the Eastern Ethiopian periphery (c 1906-1916)», *Journal of Ethiopian Studies*, vol. XXXIV, n° 2, décembre, pp. 95-120
- Battera (Federico) [1998], «Le confraternite islamiche somale di fronte al colonialismo (1890-1920) tra contrapposizione et collaborazione», *Africa Roma*, vol. 53, n° 2, pp. 155-185
- Berhanou Abbebe [1971], *Evolution de la propriété foncière au Choa (Ethiopie) du règne de Ménélik à la constitution de 1931*, Paris, Librairie orientaliste Paul Geuthner, 270 p.
- Bertin (Francine) [1969], «L'Ougas des Issas», *Pount*, n° 5, pp. 3-10
- Bertin (Francine) [1973], «Les chefs Issas signataires des traités avec le gouvernement français», *Pount*, n° 12, pp. 19-30
- Briand (Pierre) [1976], «Une économie dépourvue de ressources réelles», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 124, avril, pp. 54-66
- Brind (Harry) [1983-1984], «Soviet Policy in the Horn of Africa», *International Affairs*, vol. 60, n° 1, pp. 75-95
- Brown (R.G.) [1970], *Fashoda reconsidered : the impact of domestic politics on French policy in Africa, 1893-1898*, London, John Hopkins, 157 p.
- Brunschwig (Henri) [1968], «Une colonie inutile : Obock», *Cahiers d'Etudes Africaines*, vol. 8/1, n° 29, pp. 32-47
- Buccianti (Giovanni) [1977], *L'egemonia sull'Etiopia (1918-1923) - Lo scontro diplomatico tra Italia, Francia e Inghilterra*, Milano, Giuffrè, 403 p.

- Bullotta (Antonio) [1949], *La Somalia sotto due bandiere*, Milano, Garzanti, 260 p.
- Bureau (Jacques) [1985], «L'Espace politique éthiopien», *Annales ESC*, n° 6, novembre-décembre, pp. 1379-1393
- Bureau (Jacques) [1987], *Ethiopie : un drame impérial et rouge* Paris, Ramsay, 317 p.
- Bureau (Jacques) [1989], «Représentations ethniques de l'espace éthiopien. Entre l'Africa Orientale Italiana et la république populaire et démocratique d'Ethiopie», in Chrétien (Jean-Pierre), Prunier (Gérard), dir., *Les ethnies ont une histoire*, pp. 223-233
- Caix de Saint-Aymour [1884], *Les intérêts français dans le Soudan éthiopien*, Paris, Challamel Aîné
- Calchi Novati (Giampaolo) [1994], *Il Corno d'Africa nella storia e nella politica*, Torino, Società Editrice Internazionale, 284 p.
- Camut (Jean-Georges) [1935], *Une expérience de réalisation ferroviaire africaine : le chemin de fer éthiopien Djibouti-Addis Abeba*, Paris, Comité de l'Afrique française
- Caroselli (Saverio) [1940], «Somalia ex-britanica», *Nuova Antologia*, septembre, p. 29
- Centre culturel français de Djibouti [1980], *Bibliographie de la République de Djibouti*, Paris, Ministère de la Coopération
- Chailley (Marcel) [1980], *Notes sur les Afars de la région de Tadjoura*, Paris, Djibouti, Académie des Sciences d'Outre-Mer, Société d'étude de l'Afrique orientale, 124 p.
- Chapple (David) [1998], «The Firearms of Adwa», in Ahmad (A.H.) et Pankhurst (R.), éd., *Adwa, Victory Centenary Conference - 1996*, pp. 47-78
- Chedeville (Edouard) [1994], «Groupes de descendance, groupes territoriaux et commandements traditionnels chez les Afars», in Lepage (Claude), éd., *Actes de la X^e Conférence des Etudes Ethiopiennes*, pp. 461-464
- Christopher (John Barret) [1942], *Ethiopia, the Powers and the Jibuti railway - 1899-1906*, PhD thesis in History, Harvard University
- Ciampi (Gabriele) [2001], «Cartographic problems of the Eritreo-Ethiopian border», *Africa Roma*, vol. 56, n° 2, pp. 155-189
- Ciglio (Carlo) [1951], «La questione del Lago Tana », *Rivista di studi politici internazionali*, n° 4, ottobre-dicembre
- Ciglio (Carlo) [1958-1959], «Ethiopia - Mar Rosso (1857-1885)», in *L'Italia in Africa*, Roma, serie storica, volume primo (t. 1 : texte, t. 2 : documents), Istituto poligrafico della Stato
- Ciglio (Carlo) [1969], «Il trattato di pace Italo-Etiopico del 26 ottobre 1896», in *Studi storici in memoria di Loepoldo Marchetti*, Milano, Direzione dei musei del Risorgimento e di storia contemporanea
- Clapham (Christopher) [1996], «Boundary and Territory in the Horn of Africa», in Nugent (Paul), Asiwaju (Anthony, Ijaola), éd., *African Boundaries : Barriers, Conduits and Opportunities*, pp. 237-250
- Compagnon (Daniel) [1993], «Somaliland, un ordre politique en gestation ?», *Politique africaine*, n° 50, dossier «La Corne de l'Afrique», juin, pp. 9-20
- Cossins (Noel J.) [1973], *Green heart and moving lands - A study of the new cotton wealth of the old afar sultanate of Aussa*, Addis Abeba University, dact.
- Coubba (Ali) [1993], *Djibouti, une nation en otage*, Paris, L'Harmattan, 357 p.
- Coubba (Ali) [1996], *Le mal djiboutien : rivalités ethniques et enjeux politiques*, Paris, L'Harmattan, 174 p.
- Coubba (Ali) [2004], *Les Afars, de la préhistoire au XV^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 253 p.
- Crocker (Chester A.) [1986], «US and Soviet interests in the Horn of Africa», *Department of State Bulletin*, vol. 86, n° 2106, january, pp. 29-32
- Crummey (Donald) [1990], «Society, state and nationality in the recent historiography of Ethiopia», *Journal of African History*, vol. 31, n° 1, pp. 103-119

- Daniel Kendie [1974], *The conflicting national interests of Ethiopia and Somalia on the French Territory of the Afars and Issas (Djibouti)*, The Hague, Netherlands, Institute of Social Studies, dact., 28 p.
- Darch (Colin) [1980], *A soviet view of Africa : an annotated bibliography on Ethiopia, Somalia and Djibouti*, Boston, GK Hall, 200 p.
- del Boca (Angelo) [1998], «Oreste Baratieri, una parabole coloniale», in Ahmad (A.H.) et Pankhurst (R.), éd., *Adwa, Victory Centenary Conference - 1996*, pp. 183-220
- Delalande (Hervé) [1961], *Développement et avenir de la Côte Française des Somalis*, Mémoire CHEAM
- Delaye [1962], «Djibouti et la Côte Française des Somalis», *Revue maritime*, août-septembre
- Deniau (Xavier) [1994], *La France et l’Ethiopie, rapport de mission parlementaire*, Paris, Assemblée nationale, 22 p.
- Doresse (Jean) [1971], *Histoire sommaire de la Corne orientale de l’Afrique*, Paris, Paul Geuthner, 389 p.
- Drysdale (John) [1964], *The Somali Dispute*, New York, London, Frederick A. Praeger, 183 p.
- Dubois (Colette) [1997], *Djibouti, 1888-1967 - Héritage ou frustration*, Paris, L’Harmattan, 516 p.
- Dubois (Colette) [1999], «De l’emblème colonial à l’emblème national. Le «Palmier en zinc» de Djibouti», in Chrétien (Jean-Pierre), Triaud (Jean-Louis), dir., *Histoire d’Afrique. Les enjeux de mémoire*, pp. 405-419
- Dubois (Colette) [2000a], «Espaces monétaires dans la Corne de l’Afrique (circa 1800-1950)», in Dubois (Colette), Michel (Marc), Soumille (Pierre), éd., *Frontières plurielles, frontières conflictuelles en Afrique subsaharienne*, pp. 91-106
- Dubois (Colette) [2000b], «Illusions entretenues, illusions perdues : Obock 1880-1890», *Sciences et environnement*, Djibouti, Revue de l’ISERST, n° 12, pp. 42-53
- Dubois (Colette) [2001], «Obock, un bain éphémère et méconnu (1886-1895)», *Ultramarine*, n° 21, pp. 18-26
- Dubois (Colette) [2002a], «Cendrillon oubliée par la “Fée électricité” : Djibouti 1906-1977», *Outre-Mers*, vol. 89, 1^{er} semestre, pp. 105-123
- Dubois (Colette) [2002b], «Jacques Foccard et la politique française dans le T.F.A.I.», *Cahiers du Centre de recherches historiques*, n° 30, octobre, pp. 35-49
- Dubois (Colette) [2003], *L’or blanc de Djibouti. Salines et sauniers (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Karthala, 267 p.
- Dubois (Colette) [2008], «Une traite tardive en mer Rouge méridionale : la route des esclaves du golfe de Tadjoura (circa 1880-circa 1940)», in Médard (Henri), Derat (Marie-Laure), dir., *Traite des esclaves et esclavages en Afrique orientale et dans l’océan Indien (XV^e-XX^e siècles)*, Paris, Khartala (sous presse)
- Dubois (Colette), Pénel (Jean-Dominique) [2006], *Saïd Ali Coubèche, la passion d’entreprendre : témoin du XX^e siècle à Djibouti*, Paris, Karthala, 405 p.
- Dubois (Colette), Soumille (Pierre) [2004], *Des Chrétiens à Djibouti en terre d’Islam XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Khartala, 373 p.
- Dusseaulx (R.) [1957], *Notes sur l’évolution de la situation économique de la Côte Française des Somalis entre 1956 et le début de 1957*, Assemblée de l’Union Française
- Erlich (Haggai) [1996], *Ras Alula and the scramble for Africa - A political biography : Ethiopia & Eritrea 1875-1897*, First Red Sea Press, 223 p.
- Ferry (Robert) [1994], «Groupes de descendance et groupes territoriaux en pays Afar», in Lepage (Claude), éd., *Actes de la X^e Conférence des Etudes Ethiopiennes*, pp. 465-475
- Fleury (Maurice) [1977], «L’indépendance de Djibouti», in *Annuaire français de droit international*, Paris, XXII, CNRS, pp. 295-306
- Fob (Jacques) [1957], «Le drame de Djibouti : le haschish à 800 francs le kilo», *L’Observateur du Moyen-Orient*, 17 mai

- Fontrier (Marc) [2003], *Abou-Bakr Ibrahim, Pacha de Zeyla - Marchand d'esclaves*, Paris, Aresae, L'Harmattan, 275 p.
- Fornari (Guido) [1936], «L'azione militare italiana per l'Eritrea e la Somalia», in Silliani (Tomaso), éd., *L'Africa orientale italiana e il conflitto italo-etiope*
- Fossa (Davide) [1938], *Lavoro italiano nell'impero*, Milano, Mondadori, 571 p.
- Fusella (Luigi) [1948], «L'ambasciata francese a Negusse», *Rassegna di Studi Etiopici*, vol. VII, fasc. II, 6/12
- Gascon (Alain) [1995], *La Grande Ethiopie, une utopie africaine*, Paris, CNRS, 251 p.
- Gascon (Alain) [2005], «Djibouti : Singapour sur mer Rouge. Un confetti d'Empire futur dragon africain», *Outre-Terre*, n° 11, février, pp. 451-466
- Gavrilovic (Mladen) [1982], «Le renouvellement du conflit à la Corne de l'Afrique», *Revue de politique internationale*, Belgrade, n° 776-777, 5-20 août, pp. 14-16
- Gentizon (Paul) [1936a], *La revanche d'Adoua*, Paris, Berger-Levrault, 262 p.
- Gentizon (Paul) [1936b], *La Conquête de l'Ethiopie*, Paris, Berger-Levrault, 295 p.
- Giannini (Carlo) [1943], «La conquista scioani dell'Aussa (ricordi di missione)», *Rassegna di Studi Etiopici*, anno III, n° II, maggio-agosto
- Giorgi (Ferdinando) [1936], «Le opere pubbliche in Eritrea», in Silliani (Tomaso), éd., *L'Africa orientale italiana e il conflitto italo-etiope*
- Girma Negash [2001], *The Arsi and the Sidama : a History of inter-ethnic relations along their borderlands, CA 1900-1991*, MA thesis, Addis Abeba University, dir. Tadesse Tamrat
- Grau (Roger) [1986-1987], «Inventaire des Archives commerciale de la "Maison Eloi Pino"», *Abbay*, n° 13
- Greenfield (R.) [1965], *Ethiopia, a new Political History*, London, Pall Mall Press, 515 p.
- Guazzini (Federica) [1999a], *Le ragioni di un confine coloniale - Eritrea 1898-1908*, Torino, L'Harmattan Italia, 423 p.
- Guazzini (Federica) [1999b], «La geografia variabile del confine eritreo-etiope tra passato e presente», *Africa Roma*, vol. 54, n° 3, pp. 309-348
- Guillerez (Bernard) [1976], «Djibouti, centre névralgique de la Corne de l'Afrique», *Défense nationale*, février
- Guillerez (Bernard) [1977], «Que se passera-t-il après l'indépendance de Djibouti. Interview d'Olivier Stirn», *Défense nationale*, mars, pp. 11-20
- Guillot (R.) [1981], «Quel avenir pour le chemin de fer franco-éthiopien», *Défense nationale*, mai
- Gulelat Gebre Mariam [1973], *A survey on the history and problems of the franco-ethiopian railway*, prepared for the land transport department, Addis Ababa, dact., août, 98 p. + annexes
- Haji Memel-Fotê [1999], «La conquête impériale éthiopienne des Oromo-Arsi», *Africa Roma*, vol. 54, n° 1, pp. 85-115
- Hamilton (David) [1967], «Imperialism ancient and modern : a study of British attitudes to the claims to sovereignty to the norther Somali coastline», *Journal of Ethiopian Studies*, vol. V, n° 2, July, pp. 9-35
- Harbeson (J.W.) [1979], «Ethiopia and the Horn of Africa», *Northeast African Studies*, African Studies Center, Michigan State University, Vol. 1, n° 1
- Hemous (Robert) [1969], *Le TFAI sur la scène internationale*, Mémoire IEP
- Hess (Robert) [1966], *Italian Colonialism in Somalia*, Chicago, University of Chicago Press, 234 p.
- Hirsch (Bertrand), Fauvelle-Aymar (François-Xavier) [2002], «L'Éthiopie médiévale. État des lieux et nouveaux éclairages», *Cahiers d'Études Africaines*, n° 166, pp. 315-335

- Hirsch (Bertrand), Fauvelle-Aymar (François-Xavier) [2004], «Cités oubliées. Réflexions sur l'histoire urbaine de l'Éthiopie médiévale (XI^e-XVI^e siècles)», Holder (Gilles), Peatrik (Anne-Marie), éd., *Cité, centre, capitale. Pour une anthropologie du statut politique de la ville*, pp. 299-314
- Holder (Gilles), Peatrik (Anne-Marie), éd. [2004], «Cité, centre, capitale. Pour une anthropologie du statut politique de la ville», *Cité-Etat et statut politique de la ville, Journal des Africanistes*, tome 74, fascicule 1-2
- Hudson (Grover) [2000], «Ethiopian Semitic Overview», *Journal of Ethiopian Studies*, vol. XXXIII, n° 2, november, pp. 75-86
- Hussein Ahmed [1997], «A brief note on the Yemeni Arabs in Ethiopia», in *Ethiopia in Broader Perspective, papers on the XIIIth international conference of Ethiopian studies*, vol. 1, pp. 339-348
- Imbert-Vier (Simon) [1985], *Djibouti et la politique française des années '30 aux années '50*, mémoire de maîtrise sous la direction d'André Nouschi, Université de Nice, 96 p.
- Jesman (Czeslaw) [1958], *The Russians in Ethiopia*, London, Chatto & Windus, 159 p.
- Joint Daguene (Roger) [1992], *Aux origines de l'implantation française en mer Rouge*, Paris, L'Harmattan, 347 p.
- Jouffrey (Roger) [1981], «République de Djibouti, an III de l'indépendance», *Afrique contemporaine*, n° 113, janvier-février, pp. 1-5
- Jouffrey (Roger) [1985], «La République de Djibouti et ses activités économiques», *Afrique contemporaine*, n° 133, janvier-mars, pp. 33-42
- Jovin (Y.) [1963], «La Côte Française des Somalis de 1936 à juin 1940», *Revue historique de l'armée*, n° 4
- Keefer (Edward C.) [1973], «Great Britain and Ethiopia, 1897-1910: Competition for Empire», *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 6, n° 3, pp. 468-474
- Kenadit Ahmed Yusuf [1961], «Les limites de la Somalie», *La Somalie indépendante* n° 38, 3^e trimestre, pp. 130-136
- Kessel (Joseph) [1933], *Marchés d'esclaves*, Paris, Les Editions de France, (rééd. en poche, UGE, 1984)
- Khaled Fahmy [1998], «The era of Muhammad 'Ali Pasha, 1805-1848», in Daly (M. W.), éd., *Cambridge history of Egypt*, pp. 139-179
- Labrousse (Henri) [1958], «L'avenir de Djibouti et le carénage des pétroliers», *Revue maritime*, février
- Labrousse (Henri) [1967], «Le blocus de Djibouti pendant la seconde guerre mondiale», *Histoire pour tous*
- Labrousse (Henri) [1968], «Une tentative d'implantation russe en Côte française des Somalis en 1889 : l'affaire de Sagallo», *Pount*, n° 5, pp. 11-18
- Labrousse (Henri) [1970], «Le «Mad Mullah» du Somaliland», *Pount*, n° 8, pp. 17-37
- Labrousse (Henri) [2004], «La mer Rouge, enjeu stratégique», *Defense nationale*, janvier
- Lafourcade (Maïté), éd. [1998], *La frontière des origines à nos jours*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux
- Lapayre (Louis) [1939], *Climat de Djibouti*, Aix-les-Bains, Imprimerie de l'avenir
- Laurent (Michaël) [2003], *L'espace pré-djiboutien, du golfe de Tadjourah au lac Abhe (Côte française des Somalis) : essai de géographie historique coloniale et maritime (1857-1956)*, DEA de géographie, Université de Provence, Aix-en-Provence
- Lazzarini (Vincenzo) [1981], «P. Giuseppe Sapeto e la ripresa cattolica in Abissinia», *Quaderni di Studi Etiopici*, Asmara, n° 2
- Le Houérou (Fabienne) [1994], *L'épopée des soldats de Mussolini en Abyssinie, les «ensablés»*, Paris, L'Harmattan, 199 p.

- Le Houérou (Fabienne) [2000], «Les frontières physiques et symboliques de l'Erythrée : l'impact colonial italien», in Dubois (Colette), Michel (Marc), Soumille (Pierre), éd., *Frontières plurielles, frontières conflictuelles en Afrique subsaharienne*, pp. 303-317
- Le Houérou (Fabienne) [2004], *Migrants forcés éthiopiens et érythréens en Egypte et au Soudan*, Paris, L'Harmattan, 204 p.
- Lebrun-Keris (G.) [1956], *Djibouti, terre nécessaire et menacée*, Editions du Cerf
- Lefort (René) [1981], *Ethiopie, la révolution hérétique*, Paris, Maspero, Cahiers Libres 362, 420 p.
- Legun (Colin) et Lee (Bill) [1979], *The Horn of Africa in Continuing Crisis*, New York, Africana Publishing Company, 184 p.
- Lepage (Claude), éd. [1994], *Actes de la X^e Conférence des Etudes Ethiopiennes*, Paris
- Lessona (Alessandro) [1936], «Il conflitto italo-etiope. L'Eritrea e la Somalia nei fini dell'espansione italiana», in Silliani (Tomaso), éd., *L'Africa orientale italiana e il conflitto italo-etiope*
- Lewis (Ian Myrddin) [1965], *The Modern History of Somaliland - From Nation to State*, London, Weidenfeld & Nicolson, 234 p.
- Leymarie (Philippe) [1976], «La Ligue populaire africaine pour l'indépendance», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 124, avril, pp. 91-108
- Leymarie (Philippe) [1977], «La République de Djibouti entre l'Afrique noire et le monde arabe», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 143, novembre, pp. 58-72
- Leymarie (Philippe) [1978], «Début d'indépendance difficile à Djibouti», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 154, octobre, pp. 43-59
- Liautard (Jean) [1969], «Les vignettes Léontieff», *Pount*, n° 7
- Limousin (Michel) [1996], *Le peuple Somali - Généalogies*, photocopié, Strasbourg, mars, 53 p.
- Lippmann (Alphonse) [1953], *Guerriers et sorciers en Somalie*, Paris, Hachette, 256 p.
- Lopez-Escartin (Nuria) [1992], *Données de base sur la population de Djibouti*, Paris, Centre français sur la population et le développement, janvier
- Makinda (Samuel M.) [1982], «Conflict and superpower in the Horn of Africa», *Third World Quarterly*, vol. 4, n° 1, janvier, pp. 92-103
- Malécot (Georges) [1972], *Les voyageurs français et les relations entre la France et l'Abyssinie de 1835 à 1870*, Paris, Société française d'Outre-mer et Paul Geuthner, 134 p.
- Malécot (Georges) [1973], «La France à Djibouti, les raisons d'une présence», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 85, janvier, pp. 38-53
- Mallet (Roger) [1966], «Djibouti, problèmes ethniques et politiques», *Revue française de défense nationale*, décembre
- Marcus (Harold G.) [1964], «A Preliminary History of Tripartite Treaty of december 13, 1906», *Journal of Ethiopian Studies*, vol. II, n° 2, July, pp. 21-40
- Marcus (Harold G.) [1965], «The Rodd mission of 1897», *Journal of Ethiopian Studies*, vol. III, n° 2, July, pp. 25-36
- Marcus (Harold G.) [1975], *The Life and Times of Menelik II : Ethiopia 1844-1913*, Oxford, Clarendon Press, 306 p.
- Marcus (Harold G.) [1994], *A History of Ethiopia*, Berkeley, London, University of California Press, 394 p.
- Marcus (Harold G.) [2002], «The Anglo-Ethiopian treaty of 31 January 1942 : did Ethiopia become a British protectorate», in *Ethiopian Studies at the End of the Second Millenium - Proceedings of the XIVth international conference of Ethiopian studies*, IES, Addis Abeba, 2002, vol. 1, pp. 414-421
- Martial de Salviac (P.) [sd, ca 1901], *Un peuple antique au pays de Ménelik. Les Galla (dits d'origine gauloise), grande nation africaine*, H. Oudin, Paris

- Martineau (Jean-Luc) [2004], «L'espace yoruba (fin XIX^e siècle-1960). Oba, cités et processus de construction ethnique», Holder (Gilles), Peatrik (Anne-Marie), éd., *Cité, centre, capitale. Pour une anthropologie du statut politique de la ville*, pp. 125-157
- Martini (Ferdinando) [1913], *Relazione sulla colonia Eritrea (1902-1907)*, Tip. della camera dei deputati, 4 vol.
- Masfin Retta [1974], *Le conflit italo-éthiopien, 1935-1941*, Aix-en-Provence, thèse de 3^e cycle, sous la direction de Jean-Louis Miège
- Masi (Corrado) [1936], «L'Eritrea e la Somalia nella storia politica e diplomatica della nazione italiana», in Silliani (Tomaso), éd., *L'Africa orientale italiana e il conflitto italo-etiopico*
- Miège (Jean-Louis), Malécot (Georges) et Decraene (Philippe) [1985], «Djibouti (République populaire de)», *Encyclopedia Universalis*, Paris (2^e ed.)
- Ministère des Affaires Etrangère de la République Somalienne [1967], *La Somalie française - Un cas colonial classique - Evenements amenant le référendum du 19 mars 1967*, Mogadishu, mars, 40 p.
- Ministère des Affaires Etrangère de la République Somalienne [1967], *French Somaliland - The infamous referendum - Sequel to "A classic colonial case"*, Mogadishu, avril, 20 p.
- Ministère des Affaires Etrangère de la République Somalienne [sd, ca 1967], *La Côte française des Somalis en vraie perspective*, Mogadiscio, 20 p.
- Ministère des Affaires Etrangères du Gouvernement de l'Ethiopie Socialiste [1976], *Djibouti - Les décisions des Nations Unies et de l'OUA - Djibouti et l'Ethiopie*, Addis Abeba, août
- Ministère des Colonies [1903], *La Côte des Somalis. Notice à l'usage des immigrants*, Melun, Imprimerie administrative
- Mockler (Anthony) [1972], *Il mito dell'Impero - Storia delle guerre in abissinia e in Etiopia*, Milano, Rizzoli
- Mohamed Aden [1999], *Sombloloho Djibouti - La Chute du président Ali Aref (1975-1976)*, Paris-Montréal, L'Harmattan, 224 p.
- Mohamed Hassan Giasti [1961], «Le Pansomalisme», *La Somalie indépendante*, n° 38, 3^e trimestre, pp. 135-136
- Monroe (E.) [1939], *Les enjeux politiques en Méditerranée*, Paris, Armand Colin, 242 p.
- Morin (D.) [1982], «Aspects du multilinguisme en République de Djibouti», *Northeast African Studies*, African Studies Center, Michigan State University, Vol. 4, n° 1
- Morin (Didier) [2004], *Dictionnaire historique afar (1288-1982)*, Paris, Karthala, 303 p.
- Negussie Lemma [1989], *History of Dire Dawa (1902-1941)*, Addis Abeba, Yekatit Political Institute, senior paper in History, direction Minale Adugna, 34 p.
- Nolde (A.) [1976], «Djibouti, indépendance, oui mais...», *Défense nationale*, février
- Oberlé (Philippe) [1971], *Afars et Somalis - Le dossier Djibouti*, Paris, Présence Africaine
- Oberlé (Philippe) [1973], «Afars et Issas, des haines ataviques à la coexistence», *Le Mois en Afrique (Revue politique d'études africaines)*, n° 85, janvier, pp. 54-71
- Oberlé (Philippe), Hugot (Pierre) [1985], *Histoire de Djibouti - Des origines à la république*, Paris, Dakar, Présence Africaine, (rééd. 1996), 346 p.
- Omar Osman Rabeh [1984], *Le Cercle et la spirale*, Paris, Les Lettres libres
- Omar Osman Rabeh [1985], *République de Djibouti ou roue de secours d'... Ethiopie*, Ivry, Ateliers Silex, 140 p.
- Orléans (Henri d') [sd, ca 1897], *Une visite à l'Empereur Menelik*, Dentu, Paris, sans date
- Pankhurst (Richard) [1997], *The Ethiopian Borderland*, Lawrenceville, Asmara, Red Sea Press

- Pasteau (Michel) [1984], «Evolution de la situation juridique du Chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba de 1896 à 1977», in *Proceedings of the 8th international conference on Ethiopian studies*, vol. 2, pp. 283-288
- Pegolotti (Beppe) [1939], *Corsica, Tunisia, Gibuti*, Firenze
- Perret (Michel) [1989], «Le Tigré dans l'histoire de l'Ethiopie, Particularisme et dissidence», in Chrétien (Jean-Pierre), Prunier (Gérard), dir., *Les ethnies ont une histoire*, pp. 149-157
- Perret (Michel) [1983-1984], «Nationalisme et auto-determination dans la corne de l'Afrique», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 215-216, décembre-janvier, pp. 32-38
- Petit (B.) [1967], «Le projet de desserte de la province du Sidamo par la voie ferrée Nazareth-Dilla», *Industrie et travaux d'Outre-mer*, n° 167, juin, pp. 558-563
- Pétridès (Stephanos, Pierre) [1965], *La Côte française des Somalis dans le contexte géopolitique et historique éthiopien*, Addis Abeba, monographie confidentielle, dact., janvier
- Petrides (S. Pierre) [1983], *The Boundary Question between Ethiopia and Somalia*, New Delhi, India, People's Publishing House, 127 p.
- Petrides (S. Pierre) [1984], «Le traité anglo-éthiopien de mai 1902 dans son contexte historique», in *Proceedings of the 8th international conference on Ethiopian studies*, vol. 2, pp. 289-297
- Picquart (Agnès) [1971], «Le commerce des armes à Djibouti de 1888 à 1914», *Revue Française d'Histoire d'Outre-mer*, n° 213, t. LVIII, 4^e trimestre, pp. 407-432
- Pierre-Alype (François) [1917], *L'Ethiopie et les convoitises allemandes*, Paris-Nancy, Berger-Levrault
- Piguet (François) [1998], *Des nomades entre la ville et le sable. Sédentarisation dans la Corne de l'Afrique*, Paris, Karthala/IUED, 444 p.
- Poinsot (Jean-Paul) [1964], *Djibouti et la Côte Française des Somalis*, Paris, Hachette, 125 p.
- Potier (Maurice) [1966], *La circonscription administrative d'Obock*, mémoire CHEAM
- Prijac (Luc) [2001], *Le gouverneur Lagarde : gouverneur de la Côte française des Somalis, d'Obock à la Société des Nations (1860-1936), selon les archives françaises*, thèse, Inalco, dir. Alain Rouaud
- Prijac (Lukian) [2003], *Antony Klobukowski et le traité franco-éthiopien de 1908*, Paris, Aresæ, 50 p.
- Prijac (Lukian) [2004], «Maurice Riès et ses fils. Des commerçants et des diplomates français en mer Rouge (1876-1920)», *Chroniques yéménites*, n° 12 - <<http://cy.revues.org/document180.html>>
- Rahel Haile [1970], *The polical dilemma of the Afars and the Issa of Djibouti*, BA thesis, political science, Haile Selassie I University, dir. Negussay Ayele, 58 p.
- Rava (Maurizio) [1935], «L'Inghilterra e l'Etiopia, date e fatti», *Nuova Antologia*, n° 1523, settembre, pp. 74-90
- Romandini (Massimo) [1991], «Eritrea e Gibuti ai tempi di F. Martini : una nota in margine», *Africa Roma*, vol. 46, n° 1, pp. 122-127
- Rondot (Pierre) [1970], «Quelques remarques sur le personnage et le rôle historique de Mohamed 'Abdille Hassan», *Pount*, n° 8, pp. 7-14
- Rossetti (Carlo) [1910], *Storia diplomatica dell'Etiopia durante il regno di Menelik II*, Milano, STEN
- Rossi (Gianluigi) [1980], *L'Africa italiana verso l'indipendenza (1941-1949)*, Milano, Giuffrè, 626 p.
- Rouaud (Alain) [1997], «Pour une histoire des Arabes de Djibouti, 1896-1977», *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 146, vol. 37-2, pp. 319-348
- Rouaud (Alain) [2007], «Index à *Pount*, bulletin de la Société d'Etudes de l'Afrique orientale», *Pount*, nouvelle série, n° 1, pp. 25-44
- Rubenson (Sven) [1976], *The Survival of Ethiopian Independance*, Addis Abeba, Kuraz, 437 p.
- Rubenson (Sven) [1990], «Meqdele Revisited», in Tadesse Beyene, Pankhurst (Richard), Shiferaw Bekele, éd., *Kasa and Kasa - Papers on the Lives, Tiles and Images of Tewodros II and Yohannes IV (1855-1889)*, pp. 11-21

- Schneyder (Philippe) [1966], «Le Dossier Djibouti», *Communautés et continents*, octobre-décembre
- Seymour Whitaker (Jenifer), éd. [1981], *Les Etats-Unis et l'Afrique - Les intérêts en jeu*, Paris, Khartala
- Shehim (Kassim) [1985], «Ethiopia, Révolution and the Question of the Nationalities : the Case of the Afar», *Journal of Modern African Studies*, 23(2), pp. 331-348
<<http://www.jstor.org.gate3.inist.fr/view/0022278x/ap010089/01a00070/0>>
- Shiferaw Bekele [1982], *The Railway, trade and politics : a historical survey (1896-1935)*, MA Thesis, Addis Ababa University, History, dir. David Chapple
- Shiferaw Bekele [1985], «Some notes on the genesis and interpretation of the tripartite treaty», *Journal of Ethiopian Studies*, n° XVIII, pp. 63-79
- Shiferaw Bekele [1989], «Aspects of the History of Dire Dawa (1902 to 1936)», in *Proceedings of the 4th seminar of the Department of History*, pp. 81-132
- Shiferaw Bekele [1990], «The State in the Zamana Masafent (1786-1853) - An Essay in Reinterpretation», in Tadesse Beyene, Pankhurst (Richard), Shiferaw Bekele, éd., *Kasa and Kasa - Papers on the Lives, Tiles and Images of Tewodros II and Yohannes IV (1855-1889)*, pp. 25-68
- Shiferaw Bekele [1991], «The Ethiopian railway and British finance capital, 1896-1902», *Africa Roma*, vol. 46, n° 3, pp. 351-374
- Shiferaw Bekele [1994], «The people of Dire Dawa, towards a social history (1902-1936)», in Lepage (Claude), éd., *Actes de la X^e Conférence des Etudes Ethiopiennes*, pp. 611-618
- Silliani (Tomaso), éd. [1936], *L'Africa orientale italiana e il conflitto italo-etiopico*, Roma, La Rassegna italiana, (2^e ed.)
- Sinclair (M.R.) [1980], *Strategic Significance of the Horn of Africa*, University of Pretoria, Institute for Strategic Studies, n° 6, mai
- Sirix (P.-H.) [1956], «Djibouti et ses problèmes», *France-Outre-Mer*, mars et juin
- Syad (W.) [1958-59], *Djibouti, terre sans Dieu... et sans espoir ?*, note CHEAM, 67 p.
- Tadesse Beyene, Tadesse Tamrat, Pankhurst (Richard), éd. [1988], *The Centenary of Dogali*, Addis Ababa, Institute of Ethiopian Studies, Addis Ababa University, 344 p.
- Tadesse Beyene, Pankhurst (Richard), Shiferaw Bekele, éd. [1990], *Kasa and Kasa - Papers on the Lives, Tiles and Images of Tewodros II and Yohannes IV (1855-1889)*, Institute of Ethiopian Studies, Addis Abeba University
- Tavernier (P.) [1957], *Djibouti, port de transit, port de distribution*, mémoire CHEAM
- Tekeste Negash [1998], «Adwa and the History of Eritrea : Some Issues of Periodization», in Ahmad (A.H.) et Pankhurst (R.), éd., *Adwa, Victory Centenary Conference - 1996*, pp. 569-587
- Thesiger (Wilfred) [2003], *Carnets d'Abyssinie*, Paris, Hoëbeke, 270 p.
- Tholomier (Robert) [1976], «La place du TFAI entre Afrique et Asie», *Le Mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 124, avril, pp. 67-90
- Tholomier (Robert) [1977], *A Djibouti, avec les Afars et les Issas*, Cagnes-sur-mer, auto-édité (sous le pseudonyme de Robert Saint-Véran), 272 p.
- Tholomier (Robert) [1981], «La République de Djibouti», *Le mois en Afrique (Revue française d'études politiques africaines)*, n° 180-181, p. 30-43
- Thompson (Virginia), (Adloff, Richard) [1968], *Djibouti and the Horn of Africa*, Stanford UP, traduit par Robert Tholomier sous le titre *Djibouti et la Corne de l'Afrique*, Cagnes-sur-Mer, 1972
- Tibebe Eshete [1989], «The early history of Ijigga, 1891-1920», in *Proceedings of the 4th seminar of the Department of History*, pp. 153-168
- Tosco (Mauro) [2000], «Coushitic Overview», *Journal of Ethiopian Studies*, vol. XXXIII, n° 2, november, p. 87-121
- Toutain (J.) [1935], *Note sur une des causes principales de la rivalité anglo-italienne sur l'Abyssinie*, Caen, Société d'impression de Basse-Normandie

- Trampont (J.) [1990], *Djibouti hier, de 1887 à 1939*, Paris, Hatier, 143 p.
- Trevaskis (G.K.N.) [1960], *Eritrea, a colony in transition : 1941-1952*, Oxford, Oxford University Press
- Tsegaye Tegenu [1998], «The Logistic Base and Military Strategy of the Ethiopian Army», in Ahmad (A.H.) et Pankhurst (R.), éd., *Adwa, Victory Centenary Conference - 1996*, pp. 99-128
- Tubiana (Joseph), éd. [1990], *La révolution éthiopienne comme phénomène de société*, Paris, L'Harmattan, 243 p.
- Turton (David), éd. [2006], *Ethnic Federalism, the ethiopian experience in comparative perspective*, James Currey, Ohio UP et Addis Ababa UP, 288 p.
- Ullendorff (Edward) [1966], «The 1897 Treaty between Great Britain and Ethiopia», *Rassegna di Studi Etiopici*, vol. 22
- Uzel (Bernard) [1952], «La Fondation de Djibouti», *Revue d'histoire des colonies*, pp. 63-75
- Van Gelder de Pineda (Rosanna) [1995], *Le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba*, Paris, Harmattan, 733 p.
- Vedovato (Giuseppe) [1956], *Gli accordi italo-etioptici dell'agosto 1928*, Firenze, Biblioteca della Rivista di Studi Politici Internazionali
- Villari (Luigi) [1943], *Storia diplomatica del conflitto italo-etioptica*, Bologna, Zanichelli
- Ydlibi (May) [2006], *With Ethiopian Rulers. A Biography of Hasib Ydlibi*, Addis Abeba University, édité par Bahru Zewde, 333 p.
- Zaghi (Carlo) [1934], *Le origine della colonia Eritrea*, Bologna, Cappelli, 190 p.
- Zaghi (Carlo) [1940a], «Italia e Francia nel 1890-91», *Nuova Antologia*, 16 aprile, pp. 324-329
- Zaghi (Carlo) [1940b], «Il problema di Cassala e le trattative italo-britaniche del 1890-91», *Nuova Antologia*, agosto, p. 230
- Zaghi (Carlo) [1940c], «Perche l'Italia non occupo Zeila e Harar nel 1885», *Nuova Antologia*, settembre, p. 42
- Zaghi (Carlo) [1972], *I Russi in Etiopia*, Napoli, Guida, Quaderni di critica storica, 2 vol.

Annexes

I. Documents

p. 473

Textes des traités frontaliers

Textes définissant des limites internes

2. Outils

p. 645

Index des noms propres

Répertoire de toponymes frontaliers

Repères chronologiques

Données issues des arrêtés d'expulsion

Annexe I-I - Textes internationaux

Nous présentons ici des textes internationaux qui définissent des frontières, accords ou déclarations unilatérales, y compris les diverses conventions sur le chemin de fer.

7 juin 1843 – Traité d'amitié franco-shoan

29 décembre 1859 – Traité entre le Siemen-Tigré et la France, signé par Russel et Negusse (ou 1/1/1860)

10 mars 1862 – Déclaration franco-britannique concernant l'indépendance de Zanzibar et Mascate

11 mars 1862 – Achat d'Obock par la France

15 novembre 1869 – Traité entre Giuseppe Sapeto et Hassan ben Ahmad (Assab)

11 mars 1870 – Vente de Ras Lumah et autres lieux à Giuseppe Sapeto

4 juillet 1870 – Arrangement franco-ottoman sur Cheik Saïd

octobre 1875 – Soumission d'Harar à l'Egypte

30 décembre 1879 – Accord entre Giuseppe Sapeto (Rubattino) et Berehan-Dini (Rehayto)

15 mars 1880 – Accord entre Giuseppe Sapeto (Rubattino) et Berehan (Rehayto)

15 mai 1880 – Cession à Giuseppe Sapeto (Rubattino) du territoire entre les *ras* Darmah et Lumah

15 mai 1880 – Cession à Giuseppe Sapeto (Rubattino) du territoire au nord de Beilul

20 septembre 1880 – Convention de protection Italie-Assab

5 novembre 1880 – Traité italo-danakil, vente de terrains

10 mars 1882 – Convention entre l'Italie et Rubattino sur Assab

5 juillet 1882 – Création de la colonie d'Assab

15 mars 1883 – Convention entre l'Italie et le sultan de l'Awsa

17 mars 1884 – Convention d'amitié entre l'Italie et le Gob'aad

3 juin 1884 – Convention entre l'Ethiopie l'Egypte et l'Angleterre

9 août 1884 – Traité d'amitié entre la France et le Gob'aad

21 septembre 1884 – Traité entre la France et Tadjoura

18 octobre 1884 – Déclaration du sultan de Tadjoura

18 octobre 1884 – Procès verbal d'occupation du poste de Sagallo (golfe de Tad'jourah)

19 octobre 1884 – Procès verbal d'occupation du poste de Ras-Ali - Golfe de Tad'jourah

21 octobre 1884 – Procès verbal d'occupation du Gubbet Kharab - Golfe de Tadjourah

novembre 1884 – Convention entre l'Italie et le sultan Hamed Loeta (sultan de Gôb'aad)

17 novembre 1884 – Procès verbal d'occupation de Tadjourah

11 décembre 1884 – Donation par le sultan Loïtah

14 décembre 1884 – Traité Angleterre-Gadaboursis

2 janvier 1885 – Traité France-Gobad

10 janvier 1885 – Confirmation du traité de 1862 par Diny Ahmed

5 février 1885 – Convention entre le gouvernement de la République française et l'Association internationale du Congo pour la délimitation de leurs possession respectives

26 février 1885 – Acte général de la conférence de Berlin (extrait)

25 mars 1885 – Traité de protectorat de la France sur les territoires du pays des Gada-boursis

26 mars 1885 – Traité entre la France et les chefs Issas

14 octobre 1886 – Lettre de Menelik à propos du lac 'Assal

25 janvier 1887 – Déclaration de Houmed Ben Mohamed Diny, sultan de Rehayto

3 avril 1887 – Note française sur les frontières dans le golfe de Tadjoura

24 mai 1887 – Echange de notes sur la limite de juridiction entre Italie et Angleterre sur la mer Rouge

7 juillet 1887 – Convention Italie-Awsa sur l'abolition de la traite et la construction d'une route

9 juillet 1887 – Protectorat entre l'Italie sur le territoire des Habab (Massawa)

10 août 1887 – Convention entre l'Awsa et l'Italie sur la libre circulation

20 octobre 1887 – Convention d'amitié et d'alliance entre l'Italie et l'Éthiopie

2 février 1888 – Note française sur les frontières dans le golfe de Tadjoura

9 février 1888 – Réponse britannique à la note française sur les frontières dans le golfe de Tadjoura

9 février 1888 – Note anglaise sur les frontières dans le golfe de Tadjoura

9 décembre 1888 – Traité d'amitié et de commerce entre l'Italie et l'Awsa

8 février 1889 – Protectorat de l'Italie sur Obbie

7 avril 1889 – Protectorat de l'Italie sur le Mijjiurtine

2 mai 1889 – Traité d'amitié et de commerce entre l'Italie et l'Éthiopie (Wëchale)

14 septembre 1889 – Traité italo-britannique sur la traite des esclaves

1^{er} octobre 1889 – Accord de Naples entre l'Italie et l'Éthiopie

28 octobre 1889 – Convention relative à la répression de la traite des esclaves dans le sultanat de Tadjourah

1^{er} juillet 1890 – Agrément anglo-allemand sur les sphères d'influences en Afrique

15 octobre 1890 – Procès-Verbal de délimitation des frontières sud-est d'Assab

24 mars 1891 – Protocole italo-britannique sur les zones d'influence en Afrique orientale

10 avril 1891 – Lettre circulaire de Menelik

15 avril 1891 – Protocole italo-britannique sur les sphères d'influence en Afrique orientale

11 août 1892 – Convention entre l'Italie et Zanzibar sur les ports du Benadir

12 février 1893 – Dénonciation du traité de Wëchale par Menelik

9 mars 1894 – Concession à la Compagnie Impériale des Chemins de Fer d'Éthiopie

5 mai 1894 – Protocole italo-britannique sur les zones d'influence en Afrique orientale

12 mai 1894 – Traité entre l'Angleterre et Léopold II sur les sphères d'influences entre les possessions britanniques et le Congo

14 août 1894 – Traité France-Léopold II sur les frontières entre les Congos

1^{er} mars 1895 – Convention d'amitié et de commerce franco-éthiopienne

7 juillet 1895 – Accord italo-britannique pour la délimitation sur le terrain de la frontière érythréo-soudanaise entre Ras Casar et le Barca

26 octobre 1896 – Traité de paix italo-éthiopien

26 octobre 1896 – Convention sur les prisonniers annexe au traité de paix italo-éthiopien

20 mars 1897 – Convention franco-éthiopienne sur les frontières

14 mai 1897 – Traité anglo-éthiopien

14 mai 1897 – Traité entre la Grande-Bretagne et l'Éthiopie sur les frontières du Somaliland

juin 1897 – Nomination de Léontieff comme gouverneur des «Provinces Equatoriales»

- 4 juin 1897** – Echange de notes anglo-éthiopien sur les frontières
- 4 juin 1897** – Déclaration de Rennell Rodd au ras Makonnen délimitant le Somaliland
- 24 juin 1897** – Traité de commerce italo-éthiopien
- 14 juin 1898** – Convention franco-britannique sur les frontières à l'ouest du Niger et les sphères d'influence à l'est du Niger
- 7 décembre 1898** – Accord italo-britannique pour la délimitation de la frontière éritreo-soudanaise
- 11 décembre 1898** – Accord italo-britannique sur les pâturages
- 19 janvier 1899** – Accord anglo-égyptien sur le Soudan
- 21 mars 1899** – Déclaration franco-anglaise sur les frontières en Afrique centrale et au Soudan
- 1^{er} juin 1899** – Accord italo-britannique pour la délimitation de la frontière éritreo-soudanaise
- 24 janvier 1900** – Protocole de délimitation des possessions franco-italiennes
- 10 juillet 1900** – Traité italo-éthiopien pour la délimitation de la frontière entre l'Ethiopie et l'Erythrée
- 27 février 1901** – Convention entre l'Italie et l'Angleterre sur les pâturages
- 7 mars 1901** – Procès verbal provisoire signé conjointement par les Délégués Français et Italiens
- 16 avril 1901** – Accord italo-britannique pour la délimitation de la frontière éritreo-soudanaise
- 10 juillet 1901** – Protocole franco-italien sur les frontières
- 22 novembre 1901** – Déclaration entre l'Italie et la Grande-Bretagne sur la frontière érythréo-soudanaise
- 6 février 1902** – Convention sur le train (Bonhoure-Chefneux)
- 11 mai 1902** – Note sur les frontières entre l'Ethiopie, le Soudan et l'Erythrée
- 15 mai 1902** – Traité anglo-éthiopien sur les frontières du Soudan
- 15 mai 1902** – Convention entre l'Ethiopie, l'Italie et l'Angleterre sur la délimitation frontalière vers le Sétit
- 27 décembre 1903** – Traité de commerce Ethiopie-USA
- 7 mars 1905** – Traité germano-éthiopien d'amitié et de commerce
- 6 juillet 1906** – Arrangement concernant l'Abyssinie entre les gouvernements français, anglais et italien
- 11 juillet 1906** – Traité de commerce et d'amitié italo-éthiopien
- 13 décembre 1906** – Arrangement concernant les chemins de fer en Abyssinie entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie
- 13 décembre 1906** – Arrangement concernant le commerce des armes en Abyssinie entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie
- 6 décembre 1907** – Frontières entre l'East African GB et l'Ethiopie
- 10 janvier 1908** – Traité franco-éthiopien, d'amitié et de commerce
- 30 janvier 1908** – Concession du Chemin de fer franco-éthiopien (Menelik-Vitalien)
- 16 mai 1908** – Convention italo-éthiopienne pour la délimitation de l'Erythrée
- 16 mai 1908** – Convention italo-éthiopienne pour la délimitation de la Somalie
- 6 mars 1909** – Transaction entre la France et la Compagnie impériale du chemin de fer
- 8 mars 1909** – Convention entre la France et la Compagnie du chemin de fer franco-ethiopien de Djibouti à Addis-Abeba
- 26 avril 1915** – Convention de Londres (extrait)
- 31 août 1917** – Accord entre la France et les chefs Issas
- 15 juillet 1924** – Convention de Londres (anglo-italienne) sur les frontières en Afrique de l'Est (Zanzibar, Juba)
- 1^{er} mars 1926** – Accord entre le Gouvernement éthiopien et la Compagnie du Chemin de fer
- 25 septembre 1926** – Convention sur l'esclavage

- 2 août 1928** – Traité d'amitié entre l'Italie et l'Ethiopie
- 2 août 1928** – Convention italo-éthiopienne pour la construction d'une route entre Assab et Dessie, et la concession d'une zone franche à l'Ethiopie dans le port d'Assab
- 18 avril 1934** – Accord franco-anglo-éthiopien sur le point de trijonction
- 7 janvier 1935** – Accord franco-italien (Laval-Mussolini) (extrait)
- 25 avril 1936** – Traité d'amitié entre la France et le Yémen
- 1^{er} août 1936** – Accord entre l'Italie et la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien
- 18 juillet 1939** – Déclaration du ministre français des Affaires étrangères sur Cheikh-Saïd
- 31 janvier 1942** – Accord anglo-éthiopien
- 19 décembre 1944** – Accord anglo-éthiopien (extrait)
- 5 septembre 1945** – Protocole franco-éthiopien sur les frontières
- 5 septembre 1945** – Protocole franco-éthiopien sur le chemin de fer
- 4 mai 1946** – Accord de rétrocession du CFE
- 4 mai 1946** – Accord complémentaire de rétrocession du CFE
- 3 juin 1947** – Echange de notes sur les frontières franco-éthiopiennes
- 16 janvier 1954** – Protocole de délimitation de la frontière entre la CFS et l'Ethiopie
- 28 février 1954** – Procès-verbal de remise d'Afambo
- 2 novembre 1954** – Protocole additionnel au protocole du 16 janvier 1954
- 3 février 1955** – Accord aérien entre la France et l'Ethiopie
- 12 novembre 1959** – Traité franco-éthiopien sur la Compagnie de chemin de fer
- 28 juin 1974** – Accord concernant la réalisation en Ethiopie de la liaison routière Galafi-route d'Assab

7 juin 1843 – Traité d'amitié franco-shoan

ASMAI 179/7-54 - Rubenson (Sven), *Acta Aetiopica I*, p. 83, pense que ce texte n'a pas été signé par Sahle Sellase.

Vu les rapports de bienveillance qui existent entre Sa Majesté Louis-Philippe, Roi de France, et Sahle-Sallassie, Roi de Choa; vu les échanges de cadeaux qui ont eu lieu entre ces souverains par l'entremise de Monsieur Rochet d'Héricourt, chevalier de la Légion d'Honneur et décoré des insignes de grand du royaume de Choa, le Roi de Choa désire alliance et commerce avec la France.

Vu la conformité de religion qui existe entre les deux nations, le Roi de Choa ose espérer que, en cas de guerre avec les musulmans ou autres étrangers, la France considérera ses ennemis comme les siens propres.

Sa Majesté Louis-Philippe, Roi de France, protecteur de Jérusalem, s'engage à faire respecter comme les sujets français tous les habitants du Choa qui iront au pèlerinage, et à les défendre à l'aide de ses représentants, sur toute la route, contre les avanies des infidèles.

Tous les Français résidant au Choa seront considérés comme les sujets les plus favorisés, et, à ce titre, outre leurs droits, ils jouiront de tous les privilèges qui pourraient être accordés aux autres étrangers.

Toutes les marchandises françaises introduites dans le Choa seront soumises à un droit de trois pour cent une fois payé, et ce droit sera prélevé en nature, afin d'éviter toute discussion d'arbitrage sur la valeur desdites marchandises.

Tous les Français pourront commercer dans tout le royaume du Choa.

Tous les Français résidant au Choa pourront acheter des maisons et des terres dont l'acquisition sera garantie par le Roi de Choa; les Français pourront revendre ou disposer de ces mêmes propriétés.

29 décembre 1859 – Traité entre le Siemen-Tigré et la France,

ou 1/1/1860 - ANOM, *Affaires Politiques*, 139-3.

1 - Le Roi fait à l'Empereur libre cession de toute la partie de son pays située depuis le pied du mont Gadam, passant par la plaine de Zula et faisant le tour de la baie d'Adulis jusque et comprises les îles Ouda et l'île Dissee.

2 - Il demande la protection de la France sur son royaume qui s'étend sur le littoral de la mer Rouge et jusqu'à Zeïla.

3 - Il s'engage à faire respecter le traité par ses sujets

4 - A n'accorder aucune concession à une nation étrangère sans l'assentiment de l'Empereur.

5 - Et demande enfin la reconnaissance de la légitimité de son pouvoir.

Russel - Negusse

10 mars 1862 – Déclaration franco-britannique concernant l'indépendance de Zanzibar et Mascate

ASMAI 179/7-54.

S. M. L'Empereur des Français et S. M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, prenant en considération l'importance qui s'attache au maintien de l'indépendance du Sultan de Mascate d'une part, et du Sultan de Zanzibar de l'autre, ont jugé convenable de s'engager réciproquement à respecter l'indépendance de ces deux princes.

Les soussignés Ministre des Affaires Etrangères de S. M. l'Empereur des Français et Ambassadeur extraordinaire de S. M. près la Cour de France étant munis de pouvoirs à cet effet, déclarent en conséquence, par le présent acte, que leurs dites Majestés prennent réciproquement l'engagement indiqué ci-dessus.

En foi de quoi, les soussignés ont signé en double la présente déclaration et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Paris, le 10 mars 1862

E. Thouvenet - Cowley

11 mars 1862 – Achat d'Obock par la France

ANOM Traités 7 - Affaires politiques 129/3 - Somalis 6/75.

Morin (Didier) [2004], p. 264 (partiel) - Rubenson (Sven) (version arabe), Acta Aetiopica II, p. 168-173.

Entre le Ministre Secrétaire d'Etat du Département des Affaires étrangères de sa Majesté l'Empereur des Français et Diny Ahmed Aboubekr, délégué par le sultan Mohammed ben Mohhamed, sultan Diny Koullou Osman Aly Ibrahim Aboubekr Chahm, sultan Loeita, chefs des tribus des Danakils Adalys et Debenehs et investis de leurs pleins pouvoir, il a été convenu ce qui suit :

Article 1 - Il y aura paix et amitié perpétuelle entre Sa Majesté l'Empereur Napoléon III et ses successeurs et les tribus Danakils établies sur la côte d'Adel.

Article 2 - Les Chefs Danakils et nommément le sultan Diny cèdent à Sa Majesté l'Empereur les ports, rade et mouillage d'Obock situés près du Cap Ras Bir avec la plaine qui s'étend depuis Ras Aly au sud jusqu'à Ras Doumeirah au nord.

Article 3 - Cette cession est faite moyennant le prix stipulé et convenu de dix mille talaris, soit cinquante mille cinq cents francs.

Article 4 - Le payment de cette somme sera effectué, la première moitié après que la présente convention aura été ratifiée par les chefs ci-dessus et ci-après désignés, l'autre moitié, trois mois après le jour de la prise de possession faite au nom de Sa Majesté Impériale.

Article 5 - Cette cession est garantie solidairement par tous les chefs de Danakils, savoir Sultan Mohamed Ben Mohamed, sultan Diny Koullou Osman Ali Ibrahim Aboubekr Chahm, par sultan Loeita, chef de la tribu de Debenehs représentés par leur envoyé Diny Ahmed Aboubekr.

Article 6 - Les Chefs ci-dessus nommés s'engagent isolément et solidairement à faciliter par tous les moyens en leur pouvoir les relations des Français établis à Obock avec l'intérieur du pays soit par terre soit par eau en remontant le cours des fleuves Amazo et Haouach.

Ils leur concèdent le droit d'exploiter dans les forêts le bois nécessaire à leur usage et celui d'user des aiguades et eaux courantes qui existent sur la côte à proximité du territoire d'Obock. il pourra être établi, d'un commun accord, des réservoirs d'eau sur les points jugés convenables sans que leur établissement donne lieu à aucune demande d'indemnité.

Article 7 - Les Français établis à Obock pourront faire pâturer leurs troupeaux à Ambabou, sur la montagne de Tadjoura, à Hassazélé et à Elo, près du cap Jaboutil sans que ce droit entraîne contestation ou demande d'indemnité.

Article 8 - Les Français auront le droit de prendre du sel au Lac Assal et en d'autres lieux où l'on en trouve sans être inquiétés ni molestés.

Article 9 - Les chefs des Danakils et des autres tribus indépendantes de la côte d'Adel prennent l'engagement formel de communiquer aux autorités françaises établies à Obock toute proposition de cession de territoire qui pourrait leur être faite de la part d'un gouvernement étranger. Ils s'engagent solidairement et isolément à repousser toute ouverture qui n'aurait point reçu l'agrément du gouvernement de Sa Majesté l'Empereur des Français.

Ecrit à Paris, le 11 mars de l'an de grâce 1862, correspondant au milieu du ramadan de l'année 1278 de l'Hégire,

Thouvenel (Ministre des Affaires étrangères)

Diny Ben sultan Mohamed Hammed, fils de feu sultan Mohammed

Le Vizir Mohammed, fils de sultan Hammed

L'Emir El Hadj Aboubekr Ibrahim Chahm

Additif

Au cas où les port rade et mouillage d'Obock, seraient reconnus impropres à la tenu d'un bâtiment de fort tonnage, Dini Ahmed s'engage, au nom du cheikh Aly-Ibrahim-Aboubkr-Chahm et des chefs désignés au traité, à céder au prix stipulé dans l'Article 3 les port, rade et mouillage de Goubout Kharab ou tous autres, avec le territoire qui en dépend et sous toutes les conditions insérées au présent traité.

Fait à Paris, le 11 mars 1862.

Thouvenel (Ministre des Affaires étrangères) - Dini Ahmad Abu Bakr

15 novembre 1869 – Traité entre Giuseppe Sapeto et Hassan ben Ahmad (Assab)

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 9, pp. 29-30 et ASMAI 179/7-54.

Gloria a Dio.

Essendo il giorno di lunedì undecimo del mese di sciaban dell'anno 1286 secondo il computo degli islamiti e il giorno quindici del mese di novembre dell'anno 1869 secondo l'era degli europei, Hassan-ben-Ahmad, Ibrahim-ben-Ahmad, fratelli, e il signor Giuseppe Sapeto, resisi a bordo del "Nasser Megid", barca di Said-Auadh, e fatto atto di presenza, stipularono quanto segue al cospetto dei testimoni:

1° I fratelli sopradetti Hassan-ben-Ahmad ed Ibrahim-ben-Ahmad, sultani di Asiab, hanno venduto e vendono al signor Giuseppe Sapeto anzidetto il territorio compreso tra il monte Ganga, il capo Lumah e i due suoi lati; perlocchè il dominió del detto territorio apparterra al signor Giuseppe Sapeto, tostoche questi ne avrà sborsato il prezzo, avendoglielo essi spontaneamente venduto, volontariamente e con retta intenzione.

2° I fratelli suddetti giurano, sul Corano della "Dinstinzione", che nè essi nè la gente loro faranno perfidie agli europei che verranno ad abitare il paese proprietà del signor Sapeto.

3° Il signor Giuseppe Sapeto compra il detto luogo per seimila talleri, lasciando perciò duecentocinquanta talleri di caparra ai venditori, obbligandosi a pagare irimanenti cinquemila settecento cinquanta talleri fra cento giorni decorrendi dal primo di ramadan fino ai dieci del mesa di heggiah. Che se il signor Giuseppe Sapeto non tornasse più, nè altri venisse in sua vece nel tempo fissato, la caparra andrebbe perduta. I fratelli poi soprannominati non potranno vendere ad altri il detto luogo, avendolo già venduto al signor Giuseppe Sapeto e ed accordatogli cento giorni a! pagamento del prezzo suo.

Questo e il contratto passato tra il signor Giuseppe Sapeto e i fratelli Hassan-ben-Ahmad ed Ibrahim-ben-Ahmad, alla presenza dei testimoni Mahamad-Abdi, Ahmad-Ali, Sà'd-Auadh, scrivano, Abd-Allah-ben-Duran. Accettato e sottoscritto dai contraenti:

Hassan ben-Ahmad - Ibrahim ben-Ahmad - Giuseppe Sapeto

11 mars 1870 – Vente de Ras Lumah et autres lieux à Giuseppe Sapeto

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 9, pp. 30-32, et ASMAI 179/7-54.

Gloria a Dio.

Nel giorno nove del mese dell'heggi dell'anno 1286 secondo l'era musulmana, agli undici del mese di marzo 1870 secondo l'era volgare, il sultano Abdallah Sciahim e i sultani Hassan-ben-Ahmad ed Ibrahim-ben-Ahmad da una parte, e i signori Giuseppe Sapeto ed Andrea Buzzolino, Capitano del vapore l'Africa, dall'altra, radunatisi a bordo del vapore medesimo, vennero alla stipulazione del seguente contratto:

I Suddetti sultani vendono come hanno venduto, ai signori Giuseppe Sapeto ed Andrea Buzzolino il tratto di paese e di mare racchiuso tra Ras Lumah e la gola di mare chiamata Alala e il monte Ganga senza nessun onere ne dipendenza da parte dei compratori, i quali sborsano ai medesimi venditori, sopra nominati, il prezzo convenuto, consistente in scudi o talleri di Maria Teresa ottomila e cento.

Ma siccome i sultani Schialim, Hassan ed Ibrahim suddetti non intendono essere pagati in lire sterline, ma in talleri effettivi di Maria Teresa, così si contentano per il presente di ricevere talleri di Maria Teresa sei cento e rupie trecento ottant'otto, dichiarando di spettare il pagamento totale dei talleri ottomila e cento al ritorno del vapore da Aden.

Intanto i suddetti Hassan ed Ibrahim, figliuoli di Ahmad, dichiarano e riconfermano che il signor Giuseppe Sapeto, secondo il contratto del 15 novembre 1869, venne, nel termine assegnato, allo sborso del prezzo di Lumah e riconfermano, di aspettare il pagamento totale del nuovo territorio, che unitamente al sultano Abdallah Schiahim, vendono, come hanno venduto, ai signori Giuseppe Sapeto e Andrea Buzzolino nei limiti sopradescritti, e ciò pel tempo che tornerà il vapore che sarà mandato in Aden per ivi cambiare le lire sterline in talleri di Maria Teresa; e confessano aver ricevuto l'acconto suddetto in talleri di Maria Teresa seicento e rupie trecento ottant'otto, lasciando ai nuovi possessori dei paesi comprati ampia ed intera facoltà di ivi stabilirsi come credono meglio e di inalberarvi la loro bandiera nazionale in segno della sovranità assoluta sul luogo.

Tanto fu stipulato dai sultani Abdallah Sciahim, Hassan ed Ibrahim, e dai signori Giuseppe Sapeto ed Andrea Buzzolino, come rappresentanti dei signori Rubattino e C.

Questo contratto essendo stato tradotto letteralmente in arabo ai suddetti sultani questi ne hanno approvato il contenuto e la vendita stipulata, hanno apposto la loro firma e sigillo, unitamente ai compratori Giuseppe Sapeto e Andrea Buzzolino, alla presenza degli infrascritti testimoni, dichiarando aver stipulato il presente contratto in tutta buona fede, e di dargli perciò tutto il valore legale ancor che non sia redatto nelle forme usate in atti consimili.

Infine Giuseppe Sapeto e Andrea Buzzolino, come rappresentanti dei signori R. Rubattino e C., dichiarano che con questo contratto non intendono in nessun modo infirmare gli accordi che prima dell'atto presente fossero passati tra il Giuseppe Sapeto e il signor Raphaele Rubattino ed altri aventi causa o cointeressati.

In approvazione di quanto retro sottocrivono, mancando di sigillo.

Hassan Ben Ahmad - Abdallah Sciahim - Ibrahim - Giuseppe Sapeto - A. Buzzolino.

Orazio Antinori fu presente alla lettura e traduzione del presente ed alle firme.

Carlo Grondona, id. id.

4 juillet 1870 – Arrangement franco-ottoman sur Cheik Saïd

Il s'agit probablement d'un échange de courriers, que nous n'avons pas trouvé.

octobre 1875 – Soumission d'Harar à l'Égypte

Archives égyptiennes (ENA), African archives, carton 111 (Soudan carton 3), dossier 3/2/1.

cité in Rubenson (Sven), Acta Aetiopica III, p. 188-189 (original en arabe + traduction).

Praise to be God alone and blessings and peace be upon him after whom there will be no prophet.

I declare [as follow]. I, Muhammad bin 'Ali, the amir of Harer, in obedience to God and His prophet, and also in obedience to the most honoured, the most illustrious, the glory of Islam and the Muslims, the supporter of the law of the Master of the prophets, the guarantor of victorious armies, Muhammad Ra'uf Pasha – may God increase his power and fulfill his plans – who is under the mighty lord, the venerable ruler, endowed with conquests which are constantly repeated, and privileges which adorn themselves in the pearlstring of their beauty, the excellent of [our] time, our lord, Khedive Isma'il, the son of our lord Ibrahim – may the stars of his happiness rise in brightness and the squadrons of his soldiers advance in victory – surrender completely of my own free will and in full possession of all my senses, I and the people under my control and my country, as I have said [before] and even if I had not said so.

I entreat God Almighty to make the authority of the khedive everlasting. My desire is to be under the rule of the khedive so that he may protect myself, my property and my family, and I hope that, as a reward for my friendship, His Highness the khedive will issue a generous firman for me, so that the emirate will belong to me and my offspring after me. This will keep me and my offspring loyal forever. May God help me to fulfill the demands of my benefactor, the great khedive.

I ask you, O pasha, to show this to the great khedive.

Written on Wednesday, the 4th of the month of Ramadan locally [determined]n and the 7th of ti as computed, in the year 1292.

Seal : Muhammad al-Amir bin 'Ali al-Amir bin 'Abd al-Shakur

Amir Muhammad bin 'Ali bin 'Abd al-Shakur, amir of Harer

30 décembre 1879 – Accord entre Giuseppe Sapeto (Rubattino) et Berehan-Dini (Rehayto)

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 9, pp. 32-35.

Gloria a Dio

Nel giorno sedici del mese mahharam dell'anno 1296 secondo l'era musulmana, ai trenta del mese di dicembre 1879 secondo l'era volgare, io Berehan-Dini, sultano di Raheita, riferendomi all'accordo stipulato il 16 marzo 1870 fra me e i rappresentanti dei signori Rubattino e C., formulo le seguenti solenni dichiarazioni:

1° Dichiaro di aver ricevuto dal signor Giuseppe Sapeto, rapresentante dei signori Rubattino e C., la somma di talleri mila a saldo della locazione dei dieci anni passati delle isole Omm-el-Barhar, Ras-er-Ramil e del gruppo Darmackiè;

2° Dichiaro di aver ricevuto dal signor Giuseppe Sapeto duemila rupie prezzo dell'acquisto definitivo delle dette isole e località;

3° Dichiaro che, in seguito agli ora citati pagamenti, rinunzio da questo istante, tanto in nome mio che dei miei successori, ad ogni diritto di proprietà e sovranità sulle isole Omm-el-Barhar, Ras-er-Raml e sul gruppo Darmackiè summentovati, a tutto favore del signor Giuseppe Sapeto, rappresentante come sopra, il quale, per il fatto stesso di tale rinunzia, entra fin d'ora nel pieno ed intero possesso loro, per disporne nel modo che più gli piacerà e col conseguente diritto d'inalzarvi bandiera italiana;

4° Dichiaro aver venduto come vendo, i detti luoghi spontaneamente ed in forza di un mio diritto incontestato, fermo nel voler rispettare e far rispettare in ogni tempo e luogo con ogni possibile mezzo, la vendita di cui e caso.

Dichiaro in fine che il presente Atto non può in nessun modo infirmare gli accordi che, prima delle dichiarazioni precedenti, fossero passati tra il signor Giuseppe Sapeto ed i signori Rubattino e C^o., ed altri aventi causa o cointeressati.

In fede di che, mi sottoscrivo alla presenza degli infrascritti testimoni, giurando sul Corano che ho di buona fede venduto, come vendo e cedo, quanto sopra e dichiarato.

Accettato quanto sopra, dettomi da Giuseppe (Sapeto) scritto in arabo.

(Firmato) Sultano Berehan

Testimoni : Otman - Abdai Duran - Giacomo Doria, figlio di Giorgio - Odoardo Beccari

15 mars 1880 – Accord entre Giuseppe Sapeto (Rubattino) et Berehan (Rehayto)

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 9, pp. 35-37 et ASMAI 179/7-54.

Gloria a Dio

Sia noto a chi spetta che quest'oggi quindici del mese di marzo del 1880 e nel giorno tre del mese di rabiè-el-akhar dell'anno 1297 secondo l'era musulmana io Berehan ben Mohammed, sultano di Raheita, sovrano, padrone assoluto e proprietario del territorio circostante al paese di Assab, di proprietà italiana, in forza di un diritto, tradizionale ed incontestato, dichiaro di stipulare, con animo deliberato ed intera spontaneità per mio conto e quello dei miei successori da una parte ed in favore del professore cav. Giuseppe Sapeto, per conto della ditta Rubattino e C. di Genova, di cui egli è rappresentante legale, dall'altra, sotto il suggello della massima buona fide e solenne giuramento, il seguente contratto da avere valore legale, come se fosse stato redatto da pubblico notaio.

Io prefato Berehan ben Mohammed dichiaro di rendere come vendo, al prefato cav. Giuseppe Sapeto, nella sua qualità di procuratore della ditta Rubattino e C. tutte le isole niuna esclusa, che sono comprese nella gran baja di Assab e fra i paralleli di Ras Sintyar e Ras Lumah, fra cui figurano principali le isole Fatmah Darmabah Makawa, Halem, Delkos, Arukia, ecc., più tutto il litorale che si estende fra i due suddetti Ras (capi) Lumah e Sintyar, assieme ad un tratto di terra ferma il quale formi una zona di territorio larga due miglia marine a monte a partire dal pelo del mare per tutto il percorso della costa dalla baja di Buja a Sceik Duran, ed una zona di territorio larga quattro miglia marine a monte, a partire dal pelo del mare per tutto il percorso della costa da Sceik Duran a Ras Sintyar.

E con questa vendita rinunzio, per me ed i miei a qualsiasi diritto di proprietà e sovranità, investendo dell'un diritto e dell'altro il compratore sunnominato, con conseguente facoltà d'inalberare sui luoghi venduti la bandiera nazionale italiana, dichiarandomi fermo nel voler rispettare e far rispettare, in ogni tempo e modo, con ogni possibile mezzo, la vendita medesima.

Il professore cav. Giuseppe Sapeto, quale procuratore della ditta Rubattino e C., in corrispettivo della vendita di cui è caso nel presente contratto, in nome della ditta stessa s'impegna a pagarmi la somma di talleri 13.000 (tredicimila), dei quali io Berehan ben Mohammed, sultano come sopra, dichiaro d'aver ricevuto in acconto e principio di pagamento la somma di talleri 4.000 (quattromila), restando inteso che il saldo mi sarà pagato come segue: talleri 3.000 (tremila) dopo tre mesi da oggi, ed il compimento in talleri 6.000 (seimila) ad un anno, decorrendo dal giorno di questo secondo versamento.

In ultimo, le Parti contraenti intendono che il presente Atto non possa in nessun modo infirmare gli accordi che, prima delle stipulazioni presenti, fossero passati tra i signori Rubattino e C., ed il professore cavalier Sapeto, loro rappresentante, con altri aventi causa od interessati, e dichiarano inoltre che nessuna

contestazione ne debba ne possa essere messa in campo per la forma con cui è stato redatto il presente Contratto.

In fede di che, noi parti contraenti ci sottoscriviamo di proprio pugno ed in presenza degli infrascritti testimoni, giurando solennemente rispettivamente Corano e sul Vangelo di mantenere i patti qui sopra stipulati.

Così Dio ci aiuti.

Fatto e sottoscritto a Sceik Duran, l'anno, mese e giorno di cui sopra.

Firmato :

Giuseppe Sapetto, procuratore della Società Rubattino.

Berhan ben Mohamed, Sutano di Raheita.

Testimoni alle firme

Giuseppe Bienenfeld Rolph - Said Ueidan - Massaus Nahbub

Visto per la legalizzazione delle firme a bordo del regio avviso italiano "Esploratore" baja di Assab, li 15 marzo 1880 : il comandante, in assenza di autorità consolari : Carlo di Amezaga

15 mai 1880 – Cession à Giuseppe Sapeto (Rubattino) du territoire entre les ras Darmah et Lumah

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 9, pp. 38-40 et ASMAI 179/7-54.

Gloria a Dio

Sia noto a chi spetta che quest'oggi quindici del mese di maggio dell'anno 1880 secondo l'era cristiana, e nel giorno sei del mese di giumadi-el-akhar dell'anno 1297 secondo l'era musulmana, noi Hassan-ben-Ahmad, Ibrahim-ben-Ahmad e Raghè-ben-Ahmad, in forza di un diritto tradizionale ed incontestato dichiariamo di stipulare, con animo deliberato ed intera spontaneità, per nostro conto e quello dei nostri successori e per gli aventi parte, e specialmente di Abd-Allah Sciahim, di cui siamo i legittimi rappresentanti, da un canto, ed in favore del professore cav. Giuseppe Sapeto per conto della ditta Rubattino e C. di Genova di cui egli è rappresentante legale, dall'altro, sotto il suggello della massima buona fede, e solenne giuramento, il seguente Contratto, da aver valore legale, come se fosse stato redatto da pubblico notajo.

Noi Hassan-ben-Ahmad, Ibrahim-ben-Ahmad e Raghè-ben-Ahmad dichiariamo di aver venduto, come vendiamo al prefato cav. Giuseppe Sapeto, nella sua qualità di procuratore della ditta Rubattino e C., l'isola di Sannabor, non che tutta la regione continentale compresa tra Ras Darmah e Ras Lumah, dell'estensione a monte, a partire dal pelo del mare, di sei miglia marine.

E con questa vendita rinunziamo, per noi, per i nostri successori, e per gli aventi parte, a qualsiasi diritto di proprietà e sovranità, investendo dell'uno diritto e dell'altro - il compratore sunnominato, con conseguente facoltà d'inalberare sui luoghi venduti la bandiera nazionale italiana, dichiarandoci fermi nel voler rispettare, e far rispettare, in ogni tempo e luogo, con ogni possibile mezzo, la vendita medesima.

Il prof. cav. Giuseppe Sapeto, quale procuratore della ditta Rubattino e C., in corrispettivo della vendita di cui è caso nel presente Contratto, in nome della ditta stessa s'impegna a pagare la somma di talleri 1.500 (millecinquecento)j dei quali, noi Hassan-ben-Ahmad, Ibrahim-ben-Ahmad e Raghè-ben-Ahmad dichiariamo d'averne ricevute duecento (200) quale principio di pagamento il giorno 22 aprile 1880 dell'era cristiana, ed il 12 di giumadi-el-aual 1297 dell'era musulmana, talleri trecento (300) al momento della firma del contratto, ed il compimento in talleri mille (1.000) ad un anno da oggi stesso.

E, per aderire ad un desiderio espresso dai summentovati venditori, il prof. cav. Giuseppe Sapeto, quale procuratore della ditta Rubattino e C., a titolo di graziosa concessione, tanto in suo che della Società Rubattino e C., ed altri aventi causa od interessati, assume impegno di lasciare piena ed intera libertà di azione alle tribù danakil, comprese nel territorio nell'atto comperato, relativamente agli usi, costumi, consuetudini e tradizioni, sempre che tale libertà di azione non intacchi mai in nulla i diritti e gli interessi legittimi della Società Rubattino summentovata, o di altri aventi causa od interessati.

In ultimo, le parti contraenti intendono che il presente Atto non possa in alcun modo infirmare gli accordi che, prima delle stipulazioni presenti, fossero passati fra i signori Rubattino e C., ed il prof. cav. Giuseppe Sapeto, loro rappresentante, con altri aventi causa od interessati; e dichiarano inoltre che nessuna

Contestazione nè possa nè debba essere messa in campo per la forma con cui è stato redatto il presente Contratto.

In fede di che, noi Parti contraenti ci sottoscriviamo di proprio pugno, in presenza degli infrascritti testimoni, giurando solennemente rispettivamente Sul Corano e sul Vangelo di mantenere i patti qui sopra stipulati.

Così Dio ci aiuti.

Fatto e sottoscritto ad Assab l'anno, mese e giorno di cui sopra.

Firmato : Hassan ben Ahmad - Ibrahim ben Ahmad - Raghe ben Ahmad - Giuseppe Sapeto, rappresentante la Società Rubattino

Testimoni : Abdulla Mohammed - Said Uridan - Giuseppe Maria Giulietti - Giahdar

Visto per la legalizzazione delle firme a bordo del regio avviso italiano "Esploratore", Baja di Assab, li 15 maggio 1880.

Il comandante, in assenza di autorità consolari : Carlo di Amezaga

Visto per la registrazione al Regio Consolato d'Italia in Aden, Aden, li 28 Maggio 1880

F. Bienenfeld, console

15 mai 1880 – Cession à Giuseppe Sapeto (Rubattino) du territoire au nord de Beilul

ASMAI 179/7-54.

Gloria a Dio

Quest'oggi 15 del mese di maggio dell'anno 1880 secondo l'era cristiana e nel giorno 6 del mese di Giumadi-El-Akhar dell'anno 1297 secondo l'era musulmana noi Ahsan-ben-Ahmad, Ibarhim-ben-Ahmad e Raghê-ben-Ahmad con animo deliberato ed intera spontaneità, in forza di un diritto tradizionale ed incontestato, in vista di un accrescimento della proprietà economica del nostro paese, e di futuri utili per noi e le tribù Danachil, nostre conterrane, utili derivanti dalla creazione di nuovi mezzi di lavoro, dichiariamo cedere irrevocabilmente, come se fosse da noi venduto il territorio di Bar-Assoli e del luogo di Behtah, posti al nord di Bailul, di nostra esclusiva ed incontestata proprietà, al prof. cav. Giuseppe Sapeto, onde ne disponga e ne usufrutti a suo talento, quale vero proprietario, senza che si possa mai da noi esservi ingerenza alcuna nè pretendere compensi di sorta.

Noi sottoscritti Ahsan-ben-Ahmad, Ibarhim-ben-Ahmad e Raghê-ben-Ahmad, intendiamo che il presente atto di cessione abbia valore legale come se fosse stato redatto da pubblico notaio.

In fede di che ci sottoscriviamo di proprio pugno ed in presenza degli infrascritti testimoni, giurando solennemente sul Corano l'integrità della presente cessione delle località di Bar Aussoli e Behtah.

Così Dio ci aiuti.

Fatto e sottoscritto in Assab, l'anno, mese e giorno di cui sopra.

Giuseppe M. Giulietti, testimone

Lo sottoscritto dichiaro che la cessione delle località di Bar Aussoli e Behtah fattemi dai fratelli Ahsan, Ibrahim e Raghê, è sottoposta alle condizioni stipulate da me cogli aventi parte per tutti gli acquisti fatti nella baia di Assab, quale rappresentante della Società Rubattino di Genova.

Giuseppe Sapeto

Visto per la legalizzazione delle firme a bordo del regio avviso italiano "Esploratore"

Baja di Assab, li 15 maggio 1880.

Il comandante, in assenza di autorità consolari : Carlo di Amezaga

Visto per la registrazione al Regio Consolato d'Italia in Aden

Aden li 28 Maggio 1880 : Bienenfeld, console

20 septembre 1880 – Convention de protection Italie-Assab

ASMAI 179/7-54.

Gloria a Dio

L'anno 1880 addì 20 del mese di settembre, secondo l'era cristiana, 1297 dell'Egira, 15 del mese di Sciaual, Berehan Ben-Mohammed, Sultano di Raheita, e Giuseppe Sapeto, procuratore legale della

Società Rubattino in Assab, riunitisi a Doumeirah, sono venuti alla stipulazione della convenzione seguente:

Il predetto Berehan Ben-Mohammed, per diritto di successione riconosciuto dagli Adaiel e Danakil Sultano di Raheita, e proprietario di tutto il paese e litorale da Assaleh, nel golfo di Tagerrah, alle attuali possessioni italiane nella regione Dankali (eccettuato i possedimenti francese in Obuckh), per la lunga conoscenza del presetto Giuseppe Sapeto ed amicizia verso il medesimo, avendosi di tale amicizia, è venuto spontaneamente, per il bene del proprio paese alla deliberazione:

1. Di chiedere protezione di S. M. Umberto I Re d'Italia, rimane investito della piena autorità di Sultano, e senza alcun tributo;
2. Di obbligarsi a non permettere, nè tollerare, il traffico degli schiavi di ambi i sessi, in tutta la estensione del proprio Sultanato, salvo a prendere in proposito, ulteriori accordi col Governo Italiano;
3. Di obbligarsi a dare alla detta Società Rubattino, ed a tutti i sudditi di S. M. il Re d'Italia ampie facoltà di stabilirsi e transitare liberamente in tutti i punti del Sultanato per ragione di commercio od altra qualsiasi, e ciò senza l'obbligo per essi di dover pagare al medesimo Sultano od ai suoi dipendenti diritto alcuno di pedaggio o permanenze;
4. Di obbligarsi a difendere, con tutti i mezzi in suo potere i possedimenti italiani nella baia di Assab, il litorale intero acquisitato della Società Rubattino, le Agenzie Italiane e le carovane dimoranti o transitanti nel territorio del Sultanato;
5. Di obbligarsi a coadiuvare efficacemente la Colonia Italiana nello intento che la medesima ha di aprire tutte le strade più convenienti a mettere Assab in comunicazione diretta coll'Abissinia tanto per l'Aussa che per il Cualima, od altra località;
6. Di obbligarsi a non vendere nè alienare parte alcuna dei suoi domini e territori, senza il consenso del Regio Governo Italiano;
7. (ed ultimo) Di obbligarsi a non far guerra a nemici esterni ed altre tribù Adaiel e Danakil, senza il previo avviso delle autorità italiane in Assab, le quali saranno in ogni caso chiamate a giudicare delle difficoltà interne od esterne, per accordare in via amichevole le tribù dissidenti.

In cambio di tali offerte, sottomissione, obblighi e vantaggi il presetto Berehan Ben-Mohammed, Sultano come sopra, chiede:

1. La facoltà di far conoscere a tutti gli indigeni ed esteri tostchè, d'accordo col rappresentante del Governo Italiano, se ne giudichi venuto il momento opportuno, e con quei modi e segni che parranno più acconci, che egli Berehan Ben-Mohammed, per sè e suoi successori, si è posto sotto la protezione del Governo Italiano;
2. (ed ultimo) Di essere considerato, rimanendo nella propria autorità e nei propri diritti di Sultano non contemplati nel presente atto, quale funzionario del Regio Governo Italiano, e perciò remunerato da uno stipendio annuale fisso, e da determinarsi dal Governo di S. M. il Re d'Italia, in conformità della posizione di Sultano e dei servizi che intende rendere ai sudditi italiani.

Dal conto proprio, Giuseppe Sapeto, procuratore della Società Rubattino in Assab, ed amico del presetto Sultano Berehan si obbliga a trasmettere il presente atto al Governo di S. M. il Re d'Italia per la sua accettazione.

In attesa di tale adesione ed in pegno della sincerità delle sue intenzioni, Berehan Ben-Mohammed, conformamente alle dichiarazioni di qui sopra, giura sul Corano di porre immediatamente in esecuzione per la parte che gli riguarda, tutto quanto è stipulato nel presente atto, mentre Giuseppe Sapeto, rappresentante della Società Rubattino, giura sul Vangelo di fare quanto di lui dipende perchè questo atto venga in tutta la sua estensione, accettato dal Regio Governo d'Italia.

In fede di che i due contraenti appongono la loro firma alla presente convenzione, sottoscrivendosi innanzi ai testimoni infrascritti.

Giuseppe Sapeto - Pietro Villani - Giuseppe Nozzoli

5 novembre 1880 – Traité italo-danakil, vente de terrains

ASMAI 119/7-54. Traduit de l'arabe par Giuseppe Sapeto.

Gloria a Dio

Io Abd-Allah-Sciahim Sultano dicchiaro sulla mia coscienza che ho acconsentito ed accettato il contratto stipulato in nome mio e nel loro de Hassan, Ibrahim, Ragê ed Adan col signor Giuseppe Sapeto, procuratore della Società Rubattino, ai 15 maggio dell'anno 1880 secondo l'era europea, e ai sei di Giumadi-el-Akhar dell'anno 1297 secondo l'era araba, per la vendita nel mio e loro nome al signor Giuseppe Sapeto dell'Isola di Sannabor e del continente da Lumah a Ras Faranah. Similmente è da me approvata la cessione del territorio di Bar-Assoli e Behetah fatta dai sopradetti nel mio nome e loro, con altro contratto in favore del signor Giuseppe Sapeto. Confesso inoltre d'aver ricevuto dal signor Giuseppe Sapeto cento talleri dei mila rimanenti al pagamento totale del prezzo dei luoghi comprati, e che agli si è obbligato di sborsare nel termine stabilito nel contratto sopraccennato.

Assab, ai 5 del mese di Novembre dell'anno 1880 secondo l'era cristiana, e 3 del mese di El-Heggeh dell'anno 1298, secondo il computo degli arabi.

Io Abd-Allah-Sciahim confermo quanto sopra.

Said Ueidhan - Francesco Said Mariam

10 mars 1882 – Convention entre l'Italie et Rubattino sur Assab

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 9, pp. 23-28.

Convenzione tra il regio Governo e la Società R. Rubattino e C. circa il possedimento di Assab.

Tra le Loro Eccellenze i signori ministri degli affari esteri, del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio, nell'interesse del regio Governo,

e il signor cav. Rodolfo Hofer, qual rappresentante legalmente la Società R. Rubattino e C.;

premesso che la Società R. Rubattino e C., con l'opera di speciali suoi mandatar, e con l'autorizzazione del regio Governo, acquistava fin dall'anno 1869, ed indi ampliava con acquisti successivi stipulati con capi indigeni aventi la pienezza della politica indipendenza, ogni ragione di privata proprietà e di assoluta sovranità sopra i territori attorno alla baja d'Assab, nella costa sud-occidentale del Mar Rosso, e fin d'allora dichiarava, consenziente il regio Governo, che la sovranità su quei territori stessi si intendeva, con la presa di possesso da parte della Società acquisita a favore dello Stato italiano;

premesso, altresì, che il regio Governo, fin dal principio affermava, nei rapporti diplomatici, la acquisita sovranità, e ne assumeva del pari l'effettivo esercizio, sia con la protezione del territorio e dello stabilimento di Assab affidata a navi della reale marina, sia con la nomina di un regio commissario civile; essendo stata ora riconosciuta la mutua convenienza di procedere ad un regolare e definitivo accertamento dei rapporti che la creazione dello stabilimento commerciale italiano in Assab per opera della Società ha creato tra la Società stessa e il Governo;

sono stati concordati e stipulati, salva la approvazione del Parlamento, i patti specificati negli articoli seguenti:

Art. 1. Il signor cav. Rodolfo Hofer, nella qualità sua di rappresentante la Società R. Rubattino e C., mentre formalmente riconosce e conferma che, per le speciali modalità e per i precisi intenti dell'acquisto, da questa operato, dei territori che stanno attorno alla baja di Assab, la sovranità sopra quei territori stessi passò di pieno diritto, e secondo la giurisprudenza internazionale, allo Stato italiano, così dichiara, del pari, che la Società e ora venuta nel proposito di fare effettiva cessione, come cede, aliena e trasferisce mediante la presente Convenzione al demanio italiano, salva la restrizione di cui è cenno al successivo articolo 2, la proprietà privata degli anzidetti territori ed in genere tutte le ragioni ad essaspettanti e in virtù dei seguenti contratti, cioè :

1° Contratto 15 novembre 1869 con Hassan ben Ahmad e Ibrahim-ben-Ahmad;

2° Contratto 11 marzo 1870 con Abdallah Sciahim, Hassan-ben Ahmad e Ibrahim-ben-Ahmad;

3° Contratto 30 novembre 1879 con Berehan, Sultano di Raheita;

4° Contratto 15 marzo 1880 con Berehan, Sultano di Raheita;

5° Contratto 15 maggio 1880, con Hassan-ben-Ahma, Ibrahim-ben-Ahmad e Raghe-ben-Ahmad.

L'originale dei contratti qui sopra enumerati trovasi depositato presso il regio commissariato civile in Assab.

Una copia autentica ne sarà alligata alla presente Convenzione.

Il possedimento di Assab che si cede al Governo italiano colla presente Convenzione, secondo che risulta formato per effetto dei suddetti anteriori contratti d'acquisto, è così composto:

1° una zona della larghezza di sei miglia da RasDermach scendendo a Ras Lumah;

2° una zona della larghezza di due miglia da Ras Lumah a Sceik Duran;

3° una zona della larghezza di quattro miglia da Sceik Duran a Ras Synthiar;

4° l'isola Sannabor rimpetto a Ras Lumah;

5° le isole comprese tra i paralleli di Ras Lumah e Ras Synthiar.

Sono inclusi nell'ambito del possedimento i villaggi di Margable, Alali e Maacaca, con una popolazione indigena di circa mille abitanti.

Art. 2. La Società R. Rubattino e C., si riserva la proprietà di un arpezzamento, lungo il lido del mare nella baia detta di Buja, in un punto da determinarsi d'accordo tra la Società stessa e il regio Governo, della lunghezza di cento metri e della larghezza di sessanta metri, sotto la espressa condizione che tale appezzamento debba essere e rimanere costantemente ed esclusivamente destinato agli usi attinenti al traffico marittimo da essa esercitato.

E è inibito alla Società di alienare a terzi, senza il consenso del Governo, l'appezzamento riservatosi e gli edifici sul medesimo costruiti. Il Governo si riserva inoltre sull'uno e sugli altri, un diritto di eventuale prelazione in ogni caso di alienazione.

Art. 3. La Società R. Rubattino e C. dichiara che, essendo stata da essa già integralmente saldato il prezzo di acquisto degli accennati territori, come risulta dalle ricevute depositate presso il Governo, il demanio italiano verrà ad essere immesso, per il combinato effetto dei precedenti contratti e della presente Convenzione salvo l'appezzamento riservato di cui qui sopra è cenno all'art. 2, nel pieno, libero e incondizionato possesso di tutti quei territori.

Art. 4. La Società R. Rubattino e C. fa simultanea cessione al regio demanio italiano di tutte le opere murarie ed altre, si ultimate che in corso di costruzione, nello stato in cui esse si trovano, e con le migliorie che vi saranno arrecate fino al 1° luglio 1882, data prescelta per la immissione in possesso, rimanendo fino a quella data a carico della Società ogni spesa di ordinaria e straordinaria manutenzione.

Art. 5. Tra il Governo e la Società è stato pattuito, in corrispettivo dei territori ed opere vendute e a tacitazione di tutte le ragioni dalla Società cedute al Governo con la presente Convenzione, il prezzo di lire 416 000. In questa somma si intendono integralmente conteggiati, così il costo degli acquisti, come ogni spesa successiva d'opere e costruzioni, non che gl'interessi di somme erogate e finora infruttifere, o rimborsi al Governo dovuti, come pure qualsiasi altra ragione di credito o possibile pretensione della Società R. Rubattino e C. verso il Governo relativa al possedimento di Assab, per qualunque titolo o causa.

S'intende del pari convenzionalmente incluso e compenetrato nel prezzo pattuito ogni compenso che dal Governo apparisse già dovuto alla Società R. Rubattino e C., per la occupazione o l'uso, da parte di funzionari governativi e nel pubblico interesse, di edifici e di opere attualmente esistenti in Assab.

Il predetto prezzo di lire 416.000 sarà pagato alla Società in tre annue rate eguali, senza interessi da scadere, rispettivamente il 1° luglio degli anni 1882, 1883 e 1884.

Art. 6. Il cav. Rodolfo Hofer dichiara di intervenire nella presente Convenzione, nell'interesse non solamente della Società R. Rubattino e C., della quale è gerente munito d'ogni necessario potere, ma ben anche nell'interesse della nuova Società anonima risultante dalla fusione delle due Società "R. Rubattino e C.", "I. e V. Florio e C.", costituita con Atto del 4 settembre 1881 ed attualmente in corso di legale formazione, sotto la denominazione "Navigazione generale italiana", nell'attivo della quale verrà conferito il prezzo di lire 416.000, qui innanzi stabilito nell'art. 5, come pure ogni altra ragione nascente dalla presente Convenzione, obbligandosi il cav. Rodolfo Hofer, a sola sovrabbondanza di cautela, di fornire, con Atto separato, nelle debite forme e nel termine di due mesi, una formale ratifica ed approvazione della presente Convenzione da parte della detta nuova Società.

Art. 7. Il diritto di registro per la presente Convenzione, e pei contratti alla medesima annessi, come pure per il conferimento alla “Navigazione generale italiana” delle ragioni nascenti per la “Società reale Rubattino e C.”, dalla presente Convenzione, rimane fissato nella cifra di una lira.

Art. 8. La presente Convenzione sarà sottoposta alla approvazione del Parlamento.

In fede di che, e stata concordata e sottoscritta, in quattro esemplari, la presente Convenzione con l'assistenza dei testimoni che l'hanno anch'essi sottoscritta.

Roma, 10 marzo 1882.

Firmati Pasquale Stanislao Mancini, ministro degli affari esteri.

Agostino Maglani, ministro delle finanze ad interim del tesoro.

Berti, ministro di agricoltura e commercio.

Rodolfo Hofer

5 juillet 1882 – Création de la colonie d'Assab

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 9, pp. 19-23.

Umberto I, per grazia di dio e per volontà della nazione Re d'Italia

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. E stabilita, sulla costa occidentale del Mar Rosso, una Colonia italiana nel territorio di Assab, sottoposto alla sovranità dell'Italia.

Il territorio anzidetto si compone:

1° di una zona della larghezza di sei miglia da Ras Dermah a Ras Lumah;

2° di una zona della larghezza di due miglia da Ras Lumah a Sceik Duran;

3° di una zona della larghezza di quattro miglia da Sceik Duran a Ras Synthiar;

4° dell'isola Sannabor, rispetto a Ras Lumah;

5° delle isole adiacenti alla costa e comprese tra paralleli di Ras Lumah e Ras Synthiar.

Art. 2. E data facoltà al Governo di provvedere con decreti reali, o ministeriali, secondo l'importanza delle materie, nell'ordinamento legislativo, amministrativo, giudiziario ed economico della colonia, con quelle norme che saranno convenienti alle condizioni locali, e compotestà di variarle nella stessa forma secondo i risultati della esperienza.

La colonia sarà sotto la diretta dipendenza del ministero degli affari esteri, cui spetterà emanare gli occorrenti provvedimenti, previo accordo coi ministeri competenti nelle rispettive materie.

Tra le facoltà accordate al Governo con la presente legge si comprendono le seguenti:

Regolare le attribuzioni dal commissario civile ivi istituito, non che dei funzionari a cui potrà essere commessa, sotto la dipendenza hierarchica del commissario, la pubblica amministrazione in Assab, prescrivendo le norme a cui dovranno uniformarsi;

Concedere nel territorio di Assab l'esenzione dal pagamento di qualunque specie d'imposte, dirette o indirette, per un trentennio;

Stabilire in Assab un porto franco, con piena esenzione da ogni tassa doganale d'importazione, di esportazione o di transito, come pure dai diritti marittimi;

Accordare a società od a privati, italiani, indigeni o stranieri, concessioni di terreni demaniali, o di qualsivoglia altra natura, nel possedimento di Assab, e determinarne, con norme generali, le condizioni;

Provvedere alle opere di pubblica utilità in corso di esecuzione, ed alle altre urgenti nel territorio medesimo;

Stipulare coi Sovrani e capi delle prossime regioni convenzioni di amicizia e di commercio, e stabilire con essi patti di buon vicinato e per la sicurezza della colonia italiana.

Sarà presentata al Parlamento nella sessione del 1884 una relazione, per esporre i provvedimenti emanati, il primo ordinamento della colonia, lo stato de' vari servizi ed i rapporti della medesima con le vicine popolazioni. Una simile relazione sarà in seguito presentata periodicamente al Parlamento in fine di ogni biennio.

Art. 3. I codici e le leggi italiane avranno nel territorio di Assab la loro applicazione agl'italiani del Regno, quanto ai rapporti di cittadinanza, di famiglia e di stato civile, alle successioni, e generalmente

intutto quello a cui non sia derogato dalle speciali norme legislative ed amministrative emanate per la colonia di Assab; come altresì per regolare le loro relazioni giuridiche e contrattazioni con gli indigeni o con individui di straniera nazionalità, non che quelle tra stranieri, ovvero tra indigeni e stranieri.

Rispetto agli individui della popolazione indigena, saranno rispettate le loro credenze e pratiche religiose. Saranno regolati con la legislazione consuetudinaria finora per essi vigente il loro statuto personale, i rapporti di famiglia, i matrimoni, le successioni, e tutte le relazioni di diritto privato, in quanto però quella legislazione non si opponga alla morale universale ed all'ordine pubblico, né ad essa sia derogato da espresse disposizioni.

La giurisdizione sarà esercitata verso gli indigeni in queste materie, e nei giudizi che avranno luogo tra essi senza partecipazione ed interesse di altre persone italiane o straniere, da un magistrato dottore nella legge musulmana (cadi); questi però sarà nominato dal regio Commissario, ed amministrerà la giustizia in nome del Re d'Italia.

Art. 4. È approvata la Convenzione stipulata nel 10 marzo 1882 tra il Governo e la Società R. Rubattino e C. per la cessione di tutti i diritti e delle proprietà della Società anzidetta al Governo, e per regolare reciprocamente i rapporti pecuniari dipendenti dall'acquisto e dalla creazione dello stabilimento commerciale di Assab.

Per il pagamento, ivi pattuito, a favore della Società R. Rubattino e C., di tre annue rate eguali di lire 138 666,66 ciascuna, saranno stanziati le occorrenti somme nella parte straordinaria dei bilanci del Ministero del tesoro per gli anni 1882, 1883, 1884, in apposito capitolo, sotto la denominazione di Spese di acquisto in Assab.

Sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio del ministero degli affari esteri, nella parte straordinaria per l'esercizio 1882, la somma di lire 60 000, per le spese del primo ordinamento della colonia, per la continuazione delle opere di pubblica utilità in corso di esecuzione, non che per esplorazioni verso l'interno, con riserva di provvedere negli esercizi ulteriori alle spese ordinarie e straordinarie occorrenti per il possedimento di Assab, mediante regolari stanziamenti nei bilanci dei ministeri degli affari esteri e dei lavori pubblici.

Con altra legge speciale sarà provveduto alla costruzione di un porto in Assab e di altre opere ivi occorrenti.

Le spese per il personale del Commissariato (assegni, diarie, regalie, ecc.) per ispezioni ad Assab, e per missioni relative alla colonia di Assab, continueranno ad erogarsi sul capitolo 9 (viaggi e missioni) del bilancio del ministero degli affari esteri.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Fatto a Roma, addì 5 luglio 1882.

15 mars 1883 – Convention entre l'Italie et le sultan de l'Awsa

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 9, pp. 167-168.

Selon Hertslet (Sir E.) [1908], approuvé par le «roi du Shoa» le 22/5/1883.

1883 marzo 15 e maggio 22

Convenzione tra l'Italia ed il capo supremo di tutti i danakili, il sultano Mohamed Anfari.

Art. 1. La pace e l'amicizia saranno costanti e perpetue tra le Autorità italiane di Assab ed il sultano Mohamed Hanfari e fra tutti i loro dipendenti.

Art. 2. Ciascuna delle due parti nominerà un suo rappresentante pel disbrigo degli affari.

Art. 3. Il sultano Muhamed Hanfari garantisce al Governo italiano ed a S. M. il Re Menelik la sicurezza della via fra Assab, Ausia ed il regno di Scioa a tutte le carovane italiane da o per il mare.

Art. 4. Il sultano Mohamed Hanfari, di comune accordo cogli altri sultani, dichiara esenti da tazi o tributi tutte le carovane italiane provenienti o dirette per Assab.

Art. 5. Il sultano Mohamed Hanfari concede al Governo di S. M. il Re d'Italia l'uso della terra di Ablis (Aussa) sulla parte del territorio di Aussa atto alla coltivazione, per stabilire una stazione commerciale italiana.

Art. 6. Saranno rispettate tutte le religioni.

Art. 7. I sudditi di S. M. il Re d'Italia viaggeranno liberamente per tutto il paese dipendente dal sultano Mohamed Hanfari ed i dipendenti di questi saranno sempre assistiti dalle autorità consolari italiane.

Art. 8. Le navi da guerra di S. M. il Re d'Italia vigileranno dalla parte del mare alla sicurezza del litorale danakil.

Art. 9. Questa Convenzione sarà sottoposta all'approvazione di S. M. il Re dello Scioa e verrà ratificata allo Scioa dal rappresentante del Governo di S. M. il Re d'Italia.

Art. 10. Di detta Convenzione saranno fatte tre copie, in lingua amharica, araba, e italiana che concordino perfettamente nelle rispettive traduzioni.

Kadelé-Gubo (Senghera), 15 marzo 1883.

(Firma e sigillo del Sultano Mohamed Hanfari).

Ankober, 22 maggio 1883.

(Sigillo del Re dello Scioa) - Il rappresentante di S. M. il Re d'Italia, P. Antonelli

17 mars 1884 – Convention d'amitié entre l'Italie et le Gob'aad

ASMAI 179/7-55.

Convenzione di amicizia firmata in Assab il 17 marzo 1884 dal R. commissario Branchi e da Hamed ben Loeta Sultano di Gobad.

Art. 1. La pace ed amicizia saranno costanti e perpetue fra le autorità italiane d'Assab e il sultano Hamed Loeta, e fra i loro dipendenti.

Art. 2. Ciascuna delle due parti nominerà un suo rappresentante pel disbrigo degli affari.

Art. 3. Il sultano Hamed Loeta garantisce al governo italiano ed a S. M. Menelik la sicurezza della via fra Assab, Gobad ed il regno di Scioa, a tutte le carovane italiane da o per il mare.

Art. 4. Il sultano Hamed Loeta di comune accordo cogli altri capi dichiara esenti da dazi o tributi tutte le carovane italiane provenienti o dirette per Assab.

Art. 5. Saranno rispettate tutte le religioni.

Art. 6. I sudditi di S. M. il re d'Italia viaggeranno liberamente per tutto il paese dipendente dal Sultano Hamed Loeta, e i dipendenti di questo saranno sempre assistiti dalle autorità consolari italiane.

Art. 7. Le navi da guerra di S. M. il re d'Italia vigileranno dalla parte del mare alla sicurezza del litorale dancalo.

Art. 8. Questa convenzione sarà sottoposta all'approvazione di S. M. il re dello Scioa, e verrà ratificata allo Scioa dal rappresentante del governo di S. M. il re d'Italia.

Art. 9. Di questa convenzione saranno fatte tre copie, in lingua italiana, araba e amarica, che concordino perfettamente nelle rispettive traduzioni.

Fatto a Assab li 17 marzo 1884.

G. Branchi, regio commissario in Assab - Hamed Loeta

3 juin 1884 – Convention entre l'Ethiopie, l'Egypte et l'Angleterre

Caix de Saint-Amour [1884], Carte Martini, scat. 11, fasc. 33.

Ratification par GB le 4/7/1884, et par le Khédive le 25/9/1884.

Art. 1. Tous les transports de marchandises, armes et munitions, se trouvant sous la protection britannique, à destination de l'Abyssinie ou venant de ce pays jouiront désormais d'un transport libre à Massouah.

Art. 2. A partir du 1^{er} septembre 1884, le pays des Bogos sera restitué à l'Abyssinie, et les forces du Khédive évacueront les places fortes de Kassala, Amedib et Sanhit.

Art. 3. Le gouvernement abbyssinien s'engage à faciliter la retraite des garnisons égyptiennes par l'Ethiopie dans la direction de Massouah.

Art. 4. Le Khédive s'engage, de son côté, à accorder au Roi d'Abyssinie tout l'appui nécessaire en ce qui concerne la nomination des fonctionnaires dans l'Ethiopie.

Art. 5. Les gouvernements d'Egypte et d'Abyssinie s'engagent mutuellement à accorder l'extradition des criminels de leur nationalité respective qui chercheraient refuge dans l'un ou dans l'autre pays.

Art. 6. Le Roi d'Abyssinie consent à soumettre à l'arbitrage du gouvernement britannique tous les litiges qui pourraient surgir entre l'Abyssinie et l'Egypte après la signature de ce traité.

Art. 7. Le traité devra être ratifié aussi bien par la Reine d'Angleterre que par le Khédive d'Egypte.

Reproduction partielle en anglais

Hertslet (Sir E.) [1908], p. 422-423.

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, and His Majesty Johannis made by the Almighty King of Sion, Negoosa Negust of Ethiopia and its Dependencies, and His Highness Mahomed Tewfik, Khedive of Egypt, being desirous of settling the differences which exist between the said Johannis Negoosa Negust of Ethiopia and Mahomed Tewfik, Khedive of Egypt, and of establishing an everlasting peace between them, have agreed to conclude a Treaty for this purpose, which shall be binding on themselves, their heirs, and successors; and Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, having appointed as Her representative Rear-Admiral Sir William Hewett, Commander-in-Chief of Her Majesty's ships of war in the East Indies, and His Majesty the Negoosa Negust of Ethiopia acting on his own behalf, and His Highness the Khedive of Egypt, having appointed as His representative His Excellency Mason Bey, Governor of Massowah, they have agreed upon and concluded the following articles :

Art. 1 - Free transit for all goods through Massowah to and from Abyssinia.

Art. 2 - On and after the 1st day of Septembre, 1884, corresponding to the 8th day of Maskarram, 1877, the country called Bogos shall be restored to His Majesty the Negoosa Negust; and when the troops of His Highness the Khedive shall have left the garrisons of Kassala, Amebib, and Sanhit, the buildings in the Bogos country, which now belongs to His Highness the Khedive, together with all the stores and munitions of war which shall then remain in the said buildings, shall be delivered to and become the property of His Majesty the Negoosa Negust.

Art. 3 - Withdrawal of troops of Khedive from Kassala, Amedib and Sanhit.

Art. 4 - Appointment of Aboonas for Ethiopia by the Negoosa Negust.

Art. 5 - Extradition of Criminals.

Art. 6 - His Majesty the Negoosa Negust agrees to refer all differences with His Highness the Khedive which may arise, after the signing of this Treaty to Her Britannic Majesty for settlement.

Art. 7 - Ratifications.

Adowa, 3rd June, 1884

Note : "Bogos was handed over to Abyssinia, 12th September, 1884"

9 août 1884 – Traité d'amitié entre la France et le Gob'aad

ANOM, Traités 7, original, deux pages en arabe, deux pages en français.

Ratifié le 6/11/1884 par dépêche ministérielle.

Traité entre la France et le sultan de Gobad

Entre M. Lagarde (A.M.J.L.) Commandant d'Obock, agissant au nom du gouvernement français et Ahmed Loïtah agissant en son nom et au nom des chefs sous ses ordres, a été conclu le traité suivant :

Article 1 - Il y aura entre le Gouvernement de la République française et Ahmed Loïtah, sultan de Gobad, paix constante et amitié perpétuelle.

Article 2 - Ahmed Loïtah s'engage à protéger les français et les caravanes des français ou de leurs Agents, à leur ouvrir le passage le plus commode; à leur fournir par les moyens en son pouvoir les facilités les plus grandes pour l'achat de chameaux, de mules, de vivres de toute espèce et à interdire toute demande de redevance en dehors de celle qui est fixée par l'article 3, depuis la frontière de la Colonie d'Obock jusqu'à celle de l'Aoussa proprement dit, la Colonie d'Obock étant territoire français, soumis seulement aux lois françaises.

Article 3 - Ahmed Loïtah pourra percevoir un droit de caravane fixé à un talari par chameau et à un talari par Européen.

Article 4 - Moyennant la redevance prévue à l'article 3 les caravanes ou les voyageurs français auront l'autorisation de se ravitailler d'eau à tous les puits qu'ils rencontreront ou qu'ils jugeront à propos de creuser et seront exemptés de tout nouveau droit.

Article 5 - Ahmed Loïtah s'engage à donner toutes facilités aux français pour acquérir en toute propriété des biens sur son territoire, élever des constructions de quelque nature qu'elles soient; creuser des puits et des canaux et entreprendre tous autres travaux qui seront jugés utiles pour faciliter la circulation entre les possessions respectives des contractants et développer leur prospérité commune.

Article 6 - En cas de contestation entre un français et un sujet du Sultan, le différend sera porté devant le Chef de la Colonie française qui cherchera à ménager un arrangement amiable, et à défaut s'entendra avec le Sultan pour examiner conjointement l'affaire et statuer suivant l'équité.

Article 7 - Le Sultan s'engage à ne faire aucune convention ni signer aucun traité sans l'assentiment du Chef de la Colonie d'Obock qui devra contresigner tout acte de cette nature.

Article 8 - En cas de contestation le texte français seul fera foi.

Fait à Obock, le 9 août 1884

Tampon et signature du commandant d'Obock.

Tampon et deux signatures en arabe

21 septembre 1884 – Traité entre la France et Tadjoura

ANOM Traités 7, original, en français.

Approuvé par décret le 10/12/1884.

Entre M. Lagarde (A.M.J.L.) commandant à Obock agissant au nom du gouvernement français et Hamed ben Mohamed, sultan sultan (sic) de Tadjourah qui commande de Ras Ali à Gubbet Karab et dans l'intérieur jusqu'à Assal a été conclu le traité suivant.

Art. 1^{er} - Il y aura désormais entre la France et le Sultan Hamed une amitié éternelle.

Art. 2 - Le Sultan Hamed donne son pays à la France pour qu'elle le protège contre tout étranger.

Art. 3 - Le gouvernement français ne changera rien aux lois établies dans le pays du Sultan Mohamed.

Art. 4 - Le Sultan Hamed en son nom et au nom de ses successeurs s'engage à aider les Français dans la construction de maisons et achats de terrain.

Art. 5 - Le Sultan Hamed s'engage à ne signer de traité avec aucun autre pays sans l'assentiment du Commandant d'Obock.

Art. 6 - Le gouvernement français s'engage à servir mensuellement une pension de 100 (cent) thalers au Sultan Hamed et 80 (quatre-vingt) au vizir.

Art. 7 - En cas de contestation, le texte français seul fera foi.

Fait à Obock, le 21 septembre 1884

Tampon du commandant d'Obock, et signature.

Sceau et signature en arabe

18 octobre 1884 – Déclaration du sultan de Tadjoura

ANOM Traités 7. Original en français et en arabe, sur papier en-tête : "Eclaireur d'escadre - Le Seignelay - Commandant".

Ratifié 21/8/1885.

Moi, sultan de Tadjourah, je donne à la France, par amitié, Ras-Ali, Sagallo et Rood Ali (Gubbet Karab).

Tadjourah, samedi 18 octobre 1884

Tampons et signatures en arabe.

Témoins :

Le commandant d'Obock (tampon et signature)

Le Commandant du Seignelay (tampon et signature)

Puis texte en arabe, et les mêmes tampons et signatures

18 octobre 1884 – Procès verbal d'occupation du poste de Sagallo (golfe de Tad'jourah)

ANOM, Traités 7, original, deux pages.

Division navale du Levant - L'éclaireur d'escadre le «Seignelay»

Aujourd'hui, samedi dix-huit octobre mil huit cent quatre-vingt-quatre, nous, Le Gras, lieutenant de Vaisseau, officier en second du Seygnelay, avons quitté le bâtiment mouillé dans la baie de Tad'jourah

avec le canot à vapeur portant vingt hommes armés; deux heures après notre départ du bord, à dix heures quarante minutes du matin, avons mouillé devant le poste fortifié de Sagallo. Après avoir constaté qu'aucun pavillon n'était hissé sur le poste, que la porte en était fermée et qu'aucun soldat Egyptien ne se montrait, nous avons, conformément aux ordres reçus, envoyé à terre deux guides indigènes dont un représentant du sultan de Tad'jourah. Ces guides après avoir ouvert la porte en la poussant simplement, nous ont fait signe que le poste était évacué. Nous avons alors mis à terre un sergent, six soldats d'infanterie et Marine et sept miliciens indigènes. Le pavillon Français a été hissé immédiatement. Après avoir installé le détachement, nous sommes restés deux heures environ à Sagallo avant de retourner à bord. Pendant tout ce temps nous n'avons pu apercevoir dans les alentours qu'un berger avec son troupeau.

En foi de quoi nous avons dressé le présent procès-verbal.

Le lieutenant de Vaisseau, officier en second du «Seignelay», Ch. Le Gras

Vu pour la légalisation de la signature de Monsieur Le Gras, Lieutenant de Vaisseau

Le Capitaine de Frégate, Commandant le «Seignelay», signature et sceau

Le Commandant de la Colonie d'Obock, Signature et sceau

19 octobre 1884 – Procès verbal d'occupation du poste de Ras-Ali - Golfe de Tad'joura

ANOM, Traités 7, original, deux pages.

Division navale du Levant

L'Eclaireur d'escadre le «Seignelay»

Aujourd'hui, dimanche dix neuf octobre mil huit cent quatre vingt quater, nous Margollé enseigne de Vaisseau, officier du Seignelay, avons quitté le bâtiment mouillé dans la baie de Tad'jourah avec le canot à vapeur remorquant le canot de service accompagné d'un représentant du sultan de Tad'jourah, de sept hommes armés et d'une corvée composée de vingt hommes commandés par deux seconds maîtres.

Une heure environ après notre départ, vers huit heures du matin, nous avons mouillé dans le bras de mer appelé Khor-Ras-Ali. Nous avons alors, suivant les ordres reçus, fait enlever le mât de pavillon qui se trouvant sur la pointe Est. Nous nous sommes ensuite transportés sur la point Ouest où après avoir choisi un emplacement nous avons planté un mât de pavillon et hissé le pavillon Français. (note sur le côté : A notre arrivée le mât ne portait aucun pavillon).

Après avoir constaté que les alentours étaient déserts nous avons confié la garde du pavillon à un quartier Maître, quatre marins et deux miliciens indigènes tous armés et avons procédé à la construction d'un retranchement provisoire avant de retourner à bord.

En foi de quoi nous avons dressé le présent procès-Verbal.

Bord, les jour, mois et an que dessus.

L'Enseigne de Vaisseau, officier du «Seignelay», signature

Vu pour la légalisation de la signature de Monsieur Margollé, Enseigne de Vaisseau.

Le Capitaine de Frégate Commandant le «Seignelay», signature et sceau

Le Commandant de la Colonie d'Obock, signature et sceau

21 octobre 1884 – Procès verbal d'occupation du Gubbet Kharab - Golfe de Tadjourah

ANOM, Traités 7, original, abîmé.

Aujourd'hui mardi 21 octobre 1884 nous, Lagarde Commandant de la Colonie d'Obock, nous sommes rendu en compagnie du Sultan et du Vizir de Tadjourah du Sultan Loitah et de notre interprète Mr Henry à l'entrée du Gubbet Kharab dont la côte Dankali a été mise sous la protection de la France par le Sultan Ahmed ben Mohamed et dont la baie dite de Rood Ali nous a été cédée.

Après avoir reconnu la baie dite de Rood Ali les côtes Dankali et les territoires environnants et avoir constaté qu'il ne s'y trouvait aucune troupe ni aucun pavillon étranger en avons proclamé la prise de possession au nom de la France et avons hissé sur un mât soigneusement établi au dessus de la passe qui donne accès dans le golfe le pavillon national.

En foi de quoi nous avons dressé le présent procès verbal.

A bord du “Seygnelay”, les jour, mois et an que dessus
Le Commandant de la Colonie d’Obock, sceau et signature
L’interprète, signature
illisible, signature et sceau

novembre 1884 – Convention entre l’Italie et le sultan Hamed Loeta (sultan de Gôb’aad)

ASMAI 179/7-55.

Lode a Dio unico !

Art. 1. L'amicizia e la pace sarà per sempre tra il sultano Hamed Loeta, tutti i suoi sudditi, ed il Re e il Governo italiano, e tutti i suoi sudditi. Per ciò confermare, il sultano Hamed chiede la protezione italiana, tanto per sè quanto per i suoi sudditi, e soprattutto per il territorio a lui appartenente.

Art. 2. Il governo italiano dietro domanda del sultano Hamed Loeta e desiderio dei Dankeli, accetta e pone sotto la sua protezione il sultano Hamed Loeta e suoi sudditi, nonchè tutto il territorio a lui appartenente, così delimitato: dall'entrata di Gubbet Karab a est sino al lago Assal o lago del Sale; tutto il mare di Gubbet Karab con le relative spiagge da ogni lato, e così anche all'infuori di quel mare tutto il litorale dankalo a sud che confina cogli Issa Somali; dal lago Assal il territorio del sultano si estende sino ai confini di Erer. Tutto ciò è posto sotto la protezione del governo italiano.

Art. 3. Il sultano Hamed Loeta conserva i suoi poteri e le prerogative del sultanato sui dankali residenti nel territorio sopra specificato.

Art. 4. Il sultano Hamed Loeta concedo al governo italiano la località di Debeken, sita sulla spiaggia di Gubbet Karab, ed un'altra località sul mare fuori di Gubbet Karab, affinché il governi possa, desiderandolo, edificare in quelle due località due città, ovvero stazioni per le carovane, ed innalzarvi la bandiera di suo diritto, esercitandovi la sua giurisdizione.

Art. 5. Il sultano Hamed Loeta s'impegna di non vendere, né vincolare, nessuna delle sue proprietà e dei suoi territori senza l'autorizzazione del governo italiano. In quanto a Bahr Assal ed al sale che produce, è considerato proprietà di Hamed Loeta o della sua gente, del sultano Anfari e del re Menelik di Scioa, e rimane proibita, nell'interesse dei paesi interni, l'esportazione di quel sale per via di mare.

Art. 6. Il sultano Hamed Loeta s'impegna di dare a tutti i sudditi del Re d'Italia la piena libertà di risiedere e di viaggiare in qualunque punto del suo sultanato, qualunque ne sia il motivo, commerciale od altro; senza che siano costretti a pagare alcun diritto di pedaggio o di residenza.

Art. 7. Il sultano Hamed Loeta s'impegna di difendere i diritti degli Italiani, e di proteggere le loro sedi dalla parte di terra in generale, sia contro i danakil, sia contro altre tribù degli Issa. Tutte le carovane, dirette da o per i possedimenti italiani, saranno sotto la protezione sua e quella delle sue genti, e a lui spetterà di salvaguardare nel miglior modo gli interessi del governo italiano e dei suoi negozianti; ed i suoi sforzi e le sue cure mireranno ad accrescere la fiducia e il commercio fra i possedimenti italiani, in generale, ed il regno dell'amico amato il Re Menelik ed il territorio abissino in generale.

Art. 8. In compenso a quanto sopra, il governo italiano protegge dal mare il sultano Hamed Loeta e tutto il suo territorio, con protezione efficace e perpetua; ed i suoi sudditi nei paesi esteri saranno protetti dai consoli italiani.

Art. 9. Il governo italiano accorda una pensione specificata per scritto e continuata al sultano Hamed Loeta, il pagamento della quale sarà fatto in Assab, od in Debeken, quando il governo vi si installerà.

Art. 10. I patti e le condizioni precedenti, che furono scritti fra il sultano Hamed Loeta ed il rappresentante il governo italiano in Assab, datati nel 19 gemazi el euel anno 1301, corrispondente al 17 marzo 1884, rimangono ferme ed in tutta la loro validità debitamente accettate dalle due parti.

Il presente trattato sarà presentato al governo italiano per la sua approvazione. Come pure sarà comunicato al Re Menelik di Scioa ed al sultano Mohamed Anfari.

Questo scritto è fatto in due copie: una rimane nelle mani del governo italiano, la seconda in quelle del sultano Hamed Loeta.

G. Pestalozza

Approvo quanto sopra.

Sigillo di Hamed Loeta

Ratificata in data del mese di novembre, anno 1884, corrispondente al mese di safar 1302.

17 novembre 1884 – Procès verbal d'occupation de Tadjoura

ANOM, Traités 7, original, une page.

Aujourd'hui, 17 novembre 1884, nous Lagarde, commandant de la Colonie d'Obock, nous nous sommes rendu à Tadjourah évacué la veille par les troupes égyptiennes. Après avoir constaté qu'il ne restait ni pavillon ni soldats dans la forteresse, en avons pris possession au nom de la France, et y avons hissé le pavillon national qui a été salué de 21 coups de canon.

En foi de quoi nous avons dressé le présent procès-verbal à bord du «Brandon» les jour mois et an que dessus.

Signé : Le commandant de la Colonie d'Obock, l'interprète d'Obock (Léon Henry)

Vu du bord arborer le pavillon Français à (espace vide) heures du matin

Signé : Le commandant du «Brandon»

11 décembre 1884 – Traité Angleterre-Gadaboursis

Nous n'avons pas trouvé le texte de ce traité, mentionné dans ANOM Affaires politiques 137/1.

14 décembre 1884 – Donation par le sultan Loïtah

ANOM Traités 7, original en arabe. Traduction en français sous le texte.

Sceaux et signatures en arabe. Ratifié le 21/8/1885.

Comme Houmed, sultan de Tadjoura, a donné son pays au Gouvernement Français jusqu'à Adaili.

Moi, Houmed Leïta, sultan de Gobad, donne aussi au Gouvernement d'Adaili jusqu'à Ambado.

le 14 X^{br} 1884

31 décembre 1884 – Traité Angleterre-Issas

Nous n'avons pas trouvé le texte de ce traité, mentionné dans ANOM Affaires politiques 137/1

2 janvier 1885 – Traité entre la France et Gob'aad

ANOM Traités 7, original. Texte en français et en arabe.

Le gouvernement français refuse d'abord de ratifier ce traité.

Entre M. Lagarde (A.M.J.L.) Commandant de la Colonie d'Obock, agissant au nom du Gouvernement Français et Ahmed Loïtah, sultan indépendant de Gobad a été conclu le traité suivant :

Art. 1^{er} - Afin de rendre plus étroits les liens d'amitié qui l'attachent à la France, le Sultan Loïtah déclare faire pour lui et pour ses successeurs don de son pays au Gouvernement de la République.

Art. 2 - Le Gouvernement de la République s'engage à protéger le Sultan contre les étrangers.

Art. 3 - Le Sultan Loïtah s'engage à ne conclure aucune affaire avec personne sans demander l'avis du Représentant du Gouvernement et sans avoir obtenu son assentiment écrit (cette clause ne s'applique pas aux affaires des Danakils qui sont du ressort du Sultan).

Art. 4 - Si le Gouvernement Français juge utile d'établir une tête de ligne de caravanes au Gubbet Kharab, le sultan Loïtah s'engage à prendre en main tout ce qui sera relatifs à ces caravanes et à s'entendre avec le Représentant du Gouvernement pour leur organisation et leur départ régulier.

Art. 5 - En cas de contestation, le texte français seul fera foi.

Fait à Obock, le 2 janvier 1885

Le commandant d'Obock, tampon et signature

Tampon en arabe

10 janvier 1885 – Confirmation du traité de 1862 par Diny Ahmed

ANOM Traités 7, original, une page. Texte en français puis en arabe.

Moi Diny Ahmed signataire du traité qui a donné Obock à la France, je déclare que tout le territoire qui s'étend de Ras Ali à Ras Douméïrah est Français.

Tous ceux qui l'ont cédé ont entendu donner le terrain qui va jusqu'en haut des grandes montagnes de l'intérieur et moi-même j'ai mis avec les Officiers Français et Monsieur Scheffer représentant de S. M.

l'Empereur Napoléon une borne à Ras Douméirah et une autre, en face, sur la grande montagne pour prouver que le terrain entier appartenait à la France.

Cela est la vérité, je le certifie.

Obock, le 10 janvier 1885.

Tampon en arabe

Témoins :

Le commandant de la colonie d'Obock (Lagarde)

L'interprète militaire de la Colonie (Oschlager)

L'interprète civil (L. Henry)

Signature en arabe sous le texte en arabe

5 février 1885 – Convention entre le gouvernement de la République française et l'Association internationale du Congo pour la délimitation de leurs possessions respectives

Brownlie (Ian) [1979], p. 662-663.

Le gouvernement de la République française et l'Association internationale du Congo, désirant fixer d'une manière définitive les limites de leurs possessions respectives dans l'Afrique occidentale, ont muni des pleins pouvoirs à cet effet, savoir :

Le gouvernement de la République française, M. Jules Ferry, député, président du Conseil des ministres, ministre des Affaires étrangères;

L'Association internationale du Congo, M. Le Comte Paul de Borchgrave d'Altena, secrétaire de S. M. le roi des Belges,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1^{er} - L'Association internationale du Congo déclare étendre à la France les avantages qu'elle a concédés aux Etats-Unis d'Amérique, à l'Empire d'Allemagne, à l'Angleterre, à l'Italie, à l'Autriche-Hongrie, aux Pays-Bas et l'Espagne, en vertu des conventions qu'elle a conclues avec ses diverses puissances aux dates respectives des 22 avril, 8 novembre, 16, 19, 24, 29 décembre 1884 et 7 janvier 1885, et dont les textes sont annexés à la présente convention.

Art. 2 - L'Association s'engage, en outre, à ne jamais accorder d'avantages, de quelque nature qu'ils soient, aux sujets d'une autre nation, sans que ces avantages soient immédiatement étendus aux citoyens français.

Art. 3 - Le gouvernement de la République française et l'Association adoptent pour leurs frontières entre leurs possessions ;

La rivière Chiloango, depuis l'océan jusqu'à sa source la plus septentrionale;

La crête de partage des eaux du Niadi-Quillou et du Congo jusqu'au delà du méridien de Manyanga;

Une ligne à déterminer et qui, suivant autant que possible une division naturelle du terrain, aboutisse entre la station de Manyanga et la cataracte de Ntombo Mataka, en un point situé sur la partie navigable du fleuve,

Le Congo jusqu'au Stanley-Pool;

La ligne médiane du Stanley-Pool;

Le Congo jusqu'à un point à déterminer en amont de la rivière Licon-Nkundja;

Une ligne à déterminer depuis ce point jusqu'au 17^e degré est de Greenwich, en suivant autant que possible la ligne de partage d'eaux du bassin de la Licon-Nkundja, qui fait partie des possessions françaises;

Le 17^e degré de longitude est de Greenwich.

Art. 4 - Une Commission composée de représentants des Parties contractantes, en nombre égal des deux côtés, sera chargée d'exécuter sur le terrain le tracé de la frontière, conformément aux stipulations précédentes.

En cas de différend, le règlement en sera réglé par des délégués à nommer par la Commission internationale du Congo.

Art. 5 - Sous réserve des arrangements à intervenir entre l'Association internationale du Congo et le Portugal pour les territoires situés au sud de Chiloango, le gouvernement de la République française est disposé à reconnaître la neutralité des possessions de l'Association internationale comprise dans les frontières indiquées sur la carte ci-jointe, sauf à discuter et à régler les conditions de cette neutralité d'accord avec les autres Puissances représentées à la Conférence de Berlin.

Art. 6 - Le gouvernement de la République française reconnaît le drapeau de l'Association internationale du Congo, drapeau bleu avec étoile d'Or au centre, comme drapeau d'un gouvernement ami.

An foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, le 5 février 1885.

Signé : Jules Ferry - Comte Paul de Borchgrave d'Altena

26 février 1885 – Acte général de la conférence de Berlin

Brunschwig (Henri) [1971], pp. 112-128.

(...)

Chapitre VI - Déclaration relative aux conditions essentielles à remplir pour que des occupations nouvelles sur les côtes du continent africain soient considérées comme effectives

Art. 34 - La Puissance qui, dorénavant, prendra possession d'un territoire sur les côtes du continent africain situé en dehors de ses possessions actuelles, ou qui, n'en ayant pas eu jusque là, viendrait à en acquérir, et de même la Puissance qui y assumera un protectorat, accompagnera l'Acte respectif d'une notification adressée aux autres Puissances signataires du présent Acte, afin de les mettre à même de faire valoir, s'il y a lieu, leurs réclamations.

Art. 35 - Les Puissances signataires du présent Acte reconnaissent l'obligation d'assurer, dans les territoires occupés par elles, sur les côtes du continent africain, l'existence d'une autorité suffisante pour faire respecter les droits acquis et, le cas échéant, la liberté du commerce et du transit dans les conditions où elle serait stipulée.

(...)

Fait à Berlin, le 26^e jour du mois de février 1885

25 mars 1885 – Protectorat de la France sur les territoires du pays des Gada-boursis

ANOM Traités 7, copie.

Entre les soussignés J. Henry, Agent consulaire de France à Harra-Zeilah et dépendances, et Nour Roblé, Ougasse des Gada-boursis, souverain indépendant de tout le pays des Gada-boursis, et pour sauvegarder les intérêts de ce dernier qui demande le protectorat de la France,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er} - Les territoires appartenant à l'Ougasse Nour-Roblé des Gada-boursis depuis «Arawa» jusqu'à «Héloé» depuis «Hélô» jusqu'à «Lebah-lé», depuis «Lebah-lé» jusqu'à «Coulougarèta» l'extrême limite près de Zeilah, sont placés directement sous la protection de la France.

Art. 2 - Les gouvernement français aura la faculté d'ouvrir un ou plusieurs ports de commerce, sur la côte appartenant au territoire des Gada-boursis.

Art. 3 - Le gouvernement français aura la faculté d'établir des douanes dans les postes ouverts au commerce, et sur les points des frontières du territoire des Gada-boursis où il le jugera nécessaire.

Des tarifs de douane seront fixés par le gouvernement français, et les revenus en seront appliqués aux services publics.

Art. 4 - Des règlements pour l'administration du pays seront élaborés ultérieurement par le gouvernement français. D'accord avec l'Ougasse des Gada-boursis ils seront toujours révisables à la volonté du gouvernement français, un résident français pourra être établi sur le territoire des Gada-boursis pour sanctionner par sa présence le protectorat de la France.

Art. 5 - Les troupes et la police du pays seront levées parmi les indigènes, et seront placés sous le commandement supérieur d'un officier désigné par le gouvernement français. Les armes et munitions

pour la troupe indigène pourront être fournies par le gouvernement français et leur solde prélevées sur les revenus publics, mais, en cas d'insuffisance, le gouvernement français pourra y pourvoir.

Art. 6 - L'Ougasse des Gada-boursis, pour reconnaître les bons procédés de la France à son égard, s'engage à protéger les routes des caravanes et principalement à protéger le commerce français, dans toute l'étendue de son territoire.

Art. 7 - L'Ougasse des Gada-boursis s'engage à ne faire aucun traité avec aucune autre puissance, sans le concours et le consentement du gouvernement français.

Art. 8 - Une allocation mensuelle sera payée à l'Ougasse des Gada-boursis par le gouvernement français, cette allocation sera fixée ultérieurement, par une convention spéciale, après la ratification du présent traité par le gouvernement français.

Art. 9 - Le présent traité a été fait volontairement et signé par l'Ougasse des Gada-boursis, qui s'engage à l'exécuter fidèlement et à adopter comme drapeau le drapeau français.

En foi de quoi les soussignés ont apposé leurs cachets et leurs signatures.

J. Henry - Signature de l'Ougasse

Fait à Zeilah le 9 Djemmad 1302 (25 mars 1885).

26 mars 1885 – Traité entre la France et les chefs Issas

ANOM Traités 7, original en français, deux pages.

Bertin (Francine) [1973].

Selon Laurent (Michaël) [2003], il serait du 20 mars.

Entre M. Lagarde (A.M.J.L.), Commandant de la Colonie d'Obock, agissant au nom du Gouvernement français et les Chefs Issas ci-après désignés : Absi Handet, Roble Touk, Bare Ali, Beder Guedi, Guedi Dagah, Dirane Dedie, Roble Guele, Hassen Guedi, Guedi Roble, Moussa Seid, Maherame Egue, Ouais Gardadoub, Guedi Hersi, Chere Djilebour, Allale Ouais, Assobi Bonis, Oure Bare, Ouais Gouled, Bouhe Derrer, qui commandent sur le territoire situé au Gubbet Kharab et jusqu'au delà d'Ambaddo, près de Zeila, a été signé le traité suivant :

Art. 1^{er} - Il y aura désormais entre la France et les Chefs Issas amitié éternelle.

Art. 2 - Les Chefs Issas donnent leur pays à la France pour qu'elle le protège contre tout étranger.

Art. 3 - Le Gouvernement français s'engage à faciliter le commerce sur la côte et de préférence à Ambaddo.

Art. 4 - Les Chefs Issas s'engagent à aider les Français dans toutes les occasions et à ne signer aucun traité, ni à conclure aucune convention sous peine de nullité sans l'assentiment du Commandant de la Colonie d'Obock.

Fait à Obock, le 26 mars 1885

Signé :

Le Commandant de la Colonie : Lagarde

Les chefs issa : Obsi Handen, Roble Toug, Barre Ali, Beder Gueddi, Gueddi Dagah, Dirane Dedis, Roble Guelle, Hassan Gueddi, Guedid Roble, Mousse Siid, Maidane Igue, Waais Gardadoub, Gueddi Hirsi, Chire Djilibbour, Allale Waais, Assobi Bonnis, Oure Barre, Maais, Gouled, Bouhe Derrer [leurs empreintes].

[Page suivante]

Nota : Les chefs Issa ayant déclaré ne connaître aucune autre langue que la langue somali qui n'est pas écrite, le traité leur a été traduit oralement et ils ont déclaré en accepter toutes les clauses et ne sachant pas signer ils ont mis un signe au dessous de leur nom.

Le Commandant de la Colonie d'Obock, signature

L'interprète civil, signature

L'interprète militaire, signature

14 octobre 1886 – Lettre de Menelik à propos du lac 'Assal

ANOM Affaires économiques 20, original.

የተላከ ከንጉሥ ምኒልክ ይድረስ ከዖላክ ኮማንደር እንዴት አለህ እኔ እግዚአብሔር

ይመስገን ደህና ነኝ።

የፈረንሲስ ረፑብሊክ መንግስት ርስት በሙሐመድ ሐንፈሪ በአውሳው ገዥ ውስጥ ያለውን የጨውን ባሕር ገዝተነዋልና ያዙ ብለው አዘዙ የሚሉ ወሬ ሰማሁ። ይህ ወሬ እጅግ ቸገረኝ ፍቺውንም አጣሁት ስለምን ትላኝ እንደሆነ ወዳጄ ነው ያልሁት መንግሥት አገሬን አለብልሁት መጥቶ መያዙ ቢቸግረኝ ነው ሲሆን ይህንን ወሬ እግዚአብሔር ሀሰት ያድርገው እኔን የሚመስለኝ በተንኮል ለማጣላት የተወራ ወሬ ይመስለኛል እንጂ እውነት አይመስለኝም። አሁንም በኔና በፈረንሲስ መንግስት ማህል ስላለው ፍቅር እውነተኛውን ወሬ እንድትልክብኝ ይህን ደብዳቤ ልኬልሁለሁ በጥቅምት በ፬ቀን በዘመነ ሉቃስ በ፲፰፻፸፱ ዓመተ ምሕረት

Sceau de Menelik ፣ ሞዓ አንቢሳ ዘእም ነገደ ይሁዳ ምኒለክ ንጉሠ ሸዋ

Traduction jointe à la lettre

Lettre du Roi Menilek, adressée à Monsieur le Commandant d'Obock.

Comment allez-vous ? Moi, grâce à Dieu, je me porte bien.

J'ai appris que le Gouvernement de la République Française a donné l'ordre de mettre la main sur le lac salé qui est mon héritage et qui se trouve dans l'intérieur d'Aoussa, province administrée par le Gouverneur Mohammed Hanfari, en disant qu'il a acheté le lac en question.

Cette nouvelle m'a mis dans un grand embarras, et je n'ai trouvé personne qui puisse me l'expliquer. Si vous m'en demandez la cause, c'est que le Gouvernement que je tiens pour ami me créé une situation embarrassante en venant mettre la main sans motif sur mon pays. Qu'il plaise à Dieu que ladite nouvelle soit fausse si c'est possible.

Quand à moi, je crois que l'on a inventé cette nouvelle exprès pour mettre méchamment la discorde entre nous, et il ne me semble point qu'elle soit exacte.

Je vous envoie donc la présente lettre afin que vous ayez l'obligeance de me faire connaître la vraie nouvelle à cet effet, pour l'amitié qui existe entre moi et le Gouvernement français.

Le 4 *taghemt* 1879 (14 octobre 1886)

25 janvier 1887 – Déclaration de Houmed Ben Mohamed Diny, sultan de Rehayto

ANOM Traités 7, original, un feuillet plié en deux : première page en français (traduction), 2^e page blanche, 3^e page en arabe.

Moi, Houmed Ben Mohamed Diny, sultan de Rahitah, je déclare que ce que mes pères ont fait est très bien et je reconnais que le territoire de la colonie d'Obock s'étend de Ras-Ali à Ras-Douméra.

Enfin je désire que l'amitié qui a régné autrefois entre mes pères et le Gouvernement français règne désormais sincèrement entre nous.

Ecrit le 25 janvier 1887, en présence de Bourhane Afendi Abou Beker et d'Hasan Banebile.

Cachet et signature de : Houmed Ben Mohamed Din, sultan de Rahitah.

Témoins :

Bourhane Abou Beker (signature et cachet)

Hasan Banebile

Pour traduction conforme, l'interprète militaire de la colonie, (signature).

Sur l'original en arabe, ajout en rouge :

«Vu, Obock le 25 janvier 1885, Le Commandant de la Colonie», signature et tampon.

3 avril 1887 – Note française sur les frontières dans le golfe de Tadjoura

ANOM - Affaires politiques 128/6.

Son Excellence, M. Waddington, Ambassadeur de la République française à Londres

à SS le marquis de Salisbury, Principal secrétaire d'Etat de la Reine au département des Affaires étrangères

Londres, le 3 avril 1887

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de S.M. britannique étant désireux d'arriver à un accord relativement à leurs droits respectifs dans le golfe de Tadjourah et sur la côte

Somali, j'ai eu l'honneur d'entretenir V. Seigneurie à plusieurs reprises de cette question. Après un échange amical de vues, nous sommes tombés d'accord sur les arrangements suivants :

Les protectorats exercés ou à exercer respectivement par la France et l'Angleterre seront séparés par une ligne tirée du Raz-djéboutil sur la côte à la ville de Harrar dans l'intérieur. Le Gouvernement de S.M. britannique reconnaît le protectorat de la France sur la côte du golfe de Tadjourah à l'ouest du Raz-djéboutil, ainsi que sur les tribus situées à l'ouest de la ligne ci-dessus indiquée, notamment sur la tribu des Issas-Somalis.

Le Gouvernement de la République reconnaît le protectorat de l'Angleterre sur la côte à l'est du Raz-djéboutil jusqu'à Bender-Gori, ainsi que sur les tribus situées à l'est de la ligne ci-dessus, notamment sur les tribus des Gadi-Bourzis et des Gibrils-Abockores.

Les deux Gouvernements s'interdisent d'exercer aucune action ou intervention, le Gouvernement de la République à l'ouest de la ligne ci-dessus, le Gouvernement de S.M. britannique à l'est de la même ligne. Les deux Gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher le commerce des esclaves, et l'importation de la poudre et des armes dans les territoires soumis à leur autorité. Le Gouvernement de S.M. britannique s'engage à traiter avec bienveillance les chefs ou membres de tribus placées désormais sous son protectorat, qui auraient précédemment adopté le protectorat français. Réciproquement, le Gouvernement de la République prend le même engagement relativement aux tribus placées désormais sous son protectorat.

Enfin vous avez demandé que le Gouvernement de la République prît l'engagement de ne pas établir de pénitencier à Obock et dans le golfe de Tadjourah. Sur ce point, je suis autorisé à vous déclarer que le Gouvernement de la République n'a pas l'intention de former dans ces parages des établissements pénitenciers, mais qu'il ne peut s'engager à n'y point envoyer des condamnés pour l'exécution de certains travaux.

Je vous serais reconnaissant si vous vouliez bien, en m'accusant réception de la présente note, constater officiellement l'accord entre les deux Gouvernements.

Permettez moi en terminant de me féliciter de la solution de cette affaire et de vous remercier de l'esprit équitable et conciliant avec lequel vous l'avez constamment abordée.

24 mai 1887 – Echange de notes sur la limite de juridiction entre l'Italie et l'Angleterre sur la mer Rouge

Hertslet (Sir E.) [1908], p. 946.

Conte Corti, Ambassadeur d'Italie à Londres, au Marquis de Salisbury, le 24 mai 1887

M. le Marquis,

j'ai reçu du Gouvernement de Sa Majesté le Roi l'ordre de faire connaître à votre Seigneurie ce qui suit. Les faits qui se sont passés dans les régions africaines de la mer Rouge depuis l'occupation de Massaoua de la part des troupes italiennes ont prouvé que de sérieux inconvénients résultent de l'état d'incertitude qui règne au sujet de la surveillance à exercer dans ces parages. Cette situation s'est encore aggravée dans le présent état des relations entre l'Italie et l'Abyssinie. Nul doute qu'il ne soit hautement désirable d'y porter remède.

C'est pourquoi le Gouvernement de Sa Majesté le Roi m'a chargé de faire à celui de Sa Majesté la Reine la double proposition suivante.

Il faudrait d'abord s'entendre pour fixer les limites dans lesquelles l'Administration italienne et l'Administration anglaise devraient exercer respectivement leur surveillance. Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi propose que cette limite soit fixée à Ras Kasar, de sorte que la côte située au midi de ce point demeurerait sous la surveillance des autorités italiennes, et celle qui se trouve au nord de ce point resterait sous la surveillance des autorités anglaises.

En second lieu, les Chefs des administrations de Massaoua et Souakim recevraient l'instruction d'échanger entre eux des idées et des informations toutes les fois qu'il y aurait à prendre des décisions relativement au régime commercial le long de la côte soumise à la surveillance respective; en tout cas chacun des deux administrations donnerait à l'autre l'avis préalable des décisions qui seraient prises afin que quand même elles ne seraient pas identiques on puisse, du moins, les coordonner réciproquement.

J'ai l'honneur d'exprimer, au nom de mon Gouvernement, l'espoir que celui de Sa Majesté Britannique, animé du même désir de régulariser leurs positions respectives dans les régions dont il s'agit conformément aux intérêts des deux parties, voudra bien accepter la proposition que j'ai l'honneur de lui faire par la présente.

Le Marquis de Salisbury au Conte Corti, le 31 Mai 1887

M. l'Ambassadeur,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's lettre, under date of the 24th instant. Your Excellency has already pointed out to me, in conversation, that the operations which it might be necessary for the Italian Government to undertake in the neighbourhood of Massowah render it important to them that, during the continuance of that state of things, the surveillance of the coast from Massowah as far north as Ras Kasar should be in their hands. At the same time, your Excellency informed me that the Italian Government would use their utmost endeavours to prevent the departure of any slave-trading vessels from the coast under their surveillance; and that they would raise no objection to the action of Her Britannic Majesty's cruisers in searching any vessel sailing off or from that coast which was suspected of the same offence.

With this understanding I have to express to our Excellency the readiness of Her Majesty's Government to comply with the request contained in your letter. Orders to that effect will be given by the Lord Commissioners of the Admiralty to the British Naval officers on the spot without delay.

7 juillet 1887 – Convention entre l'Italie et l'Awsa sur l'abolition de la traite et la construction d'une route

ASMAI 179/7-55.

Il 15 giorno del mese di sciavval dell'anno 1304 dell'Egira (ossia 7 luglio 1887) tra il Sultano Mohamed Anfari ed il Conte Antonelli come inviato del Regio governo Italiano fu convenuto quanto segue:

Art. 1. Il Sultano Mohamed Anfari dichiara che ha proclamato sul suo paese l'abolizione pel commercio dei schiavi.

Messuno potrà più vendere, comprare, e far transitare nelle terre di Mohamed Anfari dei schiavi sia per la via dello Scioa che per quella di Dane-Da ora in poi; a chi non eseguirà queste disposizioni Mohamed Anfari gli sequestrerà i schiavi ai quali darà la libertà.

Il governo di S. M. il Re d'Italia onde ottonere un servizio di sorveglianza da un titolo di rimborso di spese talleri 1.500 all'anno al Sultano Mohamed Anfari.

Art. 2. Il Conte Antonelli di accordo col Sultano Mohamed Anfari hanno stabilito di fare una strada da Assab al monte Mussalli onde facilitare il transito delle carovane.

Dal monte Mussalli fino alla base dei monti Adoali sarà il Sultano Mohamed Anfari che farà fare la strada; dai monti Adoali ad Assab sarà per cura del governo Italiano che la strada sarà fatta.

Presso il Mussalli a benefice comune si scaverà un pozzo, se riusciranno a farlo i Danakil sarà fatto da loro, altrimenti provvederà a costruirlo il governo Italiano.

Antonelli, inviato del governo di S. M. il Re d'Italia

9 juillet 1887 – Protectorat de l'Italie sur le territoire des Habab (Massawa)

ASMAI 179/7-55.

Io sottoscritto Kantibai Hamed, figlio di Kantibai Hassan, capo di tutte le tribù Habab e dipendenze, confermo col presente atto l'amicizia già esistente tra gli Habab e l'autorità italiana in Massaua, ed a nome mio e di tutto il paese Habab dichiaro in modo solenne e formale la mia persona e il nostro paese sotto l'assoluta dipendenza del governo italiano sotto la protezione del quale ci poniamo.

In conseguenza m'impegno ancor più particolarmente ad adempiere con ogni scrupolo alle seguenti condizioni dallo stesso governo.

1. Sarò sempre pronto ad eseguire ogni ordine di questa superiore Autorità Italiana tanto per la tutela degli interessi commerciali, quanto per ogni cooperazione o concorso che potesse venirmi richiesto dalla medesima.

2. Come già offrii una prima volta metto nuovamente ora tutto il paese Habab a disposizione del R. Governo per quelle occupazioni od operazioni militari che credesse di farvi tanto in modo provvisorio quanto in modo stabile. I soldati o ufficiali italiani saranno bene accolti ovunque e sarà nostra cura di procurar loro guide, scorte, cammelli, buoi contro equa remunerazione.
3. Qualora poi più specialmente richiestone, m'impegno a fornire a questa superiore autorità italiana tutti i buoi che direttamente o indirettamente potessero occorrere, come anche i cammelli che, sia per definitivo acquisto sia per temporaneo affitto con i relativi conducenti potesse desiderare, il tutto a prezzi ragione valida determinarsi con speciali convenzione.
4. In relazione allo stato presente di guerra con l'Abissinia, dichiaro di aver preso conoscenza del manifesto pubblicato a riguardo da questo Superiore Comando e di ottemperare pienamente alle prescrizioni del medesimo. Mi rendo responsabile delle fedeli esecuzione di ogni sua clausola da parte delle tribù degli Habab, dichiarando fin d'ora come nemico ogni dissidente che parteggiasse per l'Abissinia. In garanzia degli impegni da me assunti lascio in ostaggio e quale il mio procuratore il mio figlio Mahmud.
5. Qualora lo stato di guerra coll'Abissinia e con qualunque altro nemico dell'Italia richiedeme la cooperazione attiva degli Habab, oltre a fornire degli mezze di trasporto, buoi, cammelli, scorte e guide come sopra è detto, mi dichiaro pronto ad agire colla mia gente come ci verrà indicato dal Governo, e nutro fiducia che il Governo stesso vorrà nella misura e modo da lui creduto più conveniente fornirci armi, munizioni ed anche i suoi soldati per la difesa del territorio Habab.
6. Darò sempre ed obbligherò la mia gente a dare efficace protezione a tutti i forestieri che transiteranno o verranno nel paese Habab raccomandati da questa autorità Italiana; proteggerò in modo speciale la carovane dei mercanti e negozianti di Massaua che arrivano negli Habab; mi rendo responsabile della sicurezza delle loro persone e le mercanzie sul territorio Habab, pronto a rimborsare il valore delle merci in caso di perdita non giustificata occasionata dagli Habab; faciliterò agli interessati la formazione delle carovane adoperandomi perchè siano loro procurati i necessari cammelli e perchè i prezzi di nol dei medesimi siano ragionevoli.
7. Mi obbligo a non prelevare decime od imposte di sorta sulle merci in arrivo e in partenza e mi dichiaro soddisfatto colla riscossione che il governo concede che io persepisca sopra ogni cammello carico in compenso delle cure e spese da me fatte per assicurarre il buon andamento delle carovane. Questo pedaggio non potrà oltrepassare la somma di un tallero per ogni cammello carico che trasiterà per il territorio Habab, e qualora poi trattisi di dura o cereali, il pedaggio verrà limitato a 1/2 tallero per cammello.
8. Il luogo di percezione del pedaggio dovrà essere possibilmente uno da determinarsi in Talkai secondo ogni maggiore probabilità, però qualora ai negozianti riesca più comodo la determinazione di un secondo punto mi adopterò perchè anche in questo vi sia un mio agente il quale accudisca senza ritardo e senza deviazione alla spedizione delle carovane. Il governo favorirà nel modo che crederà più opportuno il commercio nello ancoraggio di Taklai stabilendovi pure un corpo di polizia ed un Residente quando lo creda.
9. Mi dichiaro grato al governo per l'assegno stabilito in talleri 500 mensili, per la sua benevolenza nel riconoscermi con tutta la mia famiglia quali suoi sudditi e nel non fare difficoltà acchè l'ordine di successione, in caso di mia morte, abbia luogo secondo l'uso di padre in figlio, e m'impegno anche per i miei eredi e successori perchè vengano sempre mantenuti e rispettati tutte le obbligazioni contenute in questa dichiarazione.

La presente scrittura fatta in doppio originale e letteralmente e volontariamente da me accettata, previa conferma e approvazione del R. governo in Roma, ed è sottoscritta in presenza del mio fratello Hama e dei capi notabili qui presenti che vi appongono pure il proprio sigilo dichiarando essi pure, per la parte che potesse riguardargli, di accettare personalmente le obbligazioni sopra specificata.

10 août 1887 – Convention entre l’Awsa et l’Italie sur la libre circulation

ASMAI 179/7-55.

S. A. Mohamed Anfari capo dei Danakil conviene col R. Commissario Civile di Assab quant segue :

1. La via di Assab-Aussa-Scioa è libera pel traffico degli Italiani e alle loro carovane che pagheranno per il passaggio talleri due per ogni cammello carico. I viaggiatori e le persone del seguito non pagheranno. Le spese di vitto e di guide saranno fatte dai viaggiatori.
2. L'Anfari riceverà in premio e quale regalo talleri 18.000, pagabili a rate annuale in quattro anni; il primo anno talleri 6.000 e gli altri tre anni talleri 4.000 ciascuno.
3. L'amministrazione della giustizia spetta alle autorità Italiane sul territorio di Beilul e Gubbi da Ras Darmah a Ras Rahma, e dal pelo del mare a Tornil (10 miglia della costa).
4. Gli abitanti restano possessori dei loro beni.
5. Gli italiani potranno costruire pozzi, strade, case su tale territorio ove lo vogliono, senza che alcuno possa presentare reclamo o pretese, salvo quelle dipendenti del possesso di terreni per equo compenso.

Assab, 10 agosto 1887

De Simone, R. Commissario civile

20 octobre 1887 – Convention d'amitié et d'alliance entre l'Italie et l'Ethiopie

ASMAI 179/7-55.

Signée à Addis Abeba le 20/10/87, approuvée par l'Italie le 20/12/87

Art. 1 - Sua Maestà il re d'Italia e S. M. il re dello Scioa ed i loro rispettivi governi si dichiarano amici ed alleati, e si sottintende che debbano godere, quanto più estesamente è possibile, di tutti i diritti e privilegi di due nazioni civili alleate.

Art. 2 - Sua Maestà il re d'Italia promette a Sua Maestà il re dello Scioa che qualora avesse bisogno di aiuti in armi ed altro per fare valere i suoi diritti, glieli darà colla maggiore sollecitudine possibile. Dal canto suo, Sua Maestà il re Menelik promette di aiutare il governo di Sua Maestà il re d'Italia in tutte le circostanze.

Art. 3 - Sua Maestà il re d'Italia dichiara a Sua Maestà il re Menelik che non farà annessioni di territori.

Art. 4. Il governo di Sua Maestà il re d'Italia s'impegna a far consegnare all'agente di Sua Maestà il re Menelik cinquemila fucilli Remington, in Assab, nello spazio di 6 mesi dalla presente convenzione.

Art. 5 - Sua Maestà il re Menelik promette al governo di Sua Maestà il re d'Italia che dette armi serviranno per la propria difesa e non saranno mai impiegate a recare danno alcuno agli italiani, e di ciò da formale promessa.

Questa convenzione fu firmata da Sua Maestà il re Menelik col suo bollo e dal conte Pietro Antonelli, quale inviato del governo di S. M. il re d'Italia nella nuova città di Addis Abeba, il giorno 10 tekempt 1880 (ossia il 20 ottobre 1887 del calendario gregoriano).

[Sceau impérial]

Pietro Antonelli, inviato del governo di S. M. il re d'Italia

2 février 1888 – Note française sur les frontières dans le golfe de Tadjoura

ANOM *Affaires politiques* 128/6.

Son Excellence, M. Waddington, Ambassadeur de la République française à Londres

à SS le marquis de Salisbury, Principal secrétaire d'Etat de la Reine au département des Affaires étrangères

Londres, le 2 février 1888

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de S.M. britannique étant désireux d'arriver à un accord relativement à leurs droits respectifs dans le golfe de Tadjourah et sur la côte Somali, j'ai eu l'honneur d'entretenir V. Seigneurie à plusieurs reprises de cette question. Après un échange amical de vues, nous sommes tombés d'accord hier sur les arrangements suivants :

1 - Les protectorats exercés ou à exercer par la France et la Grande-Bretagne seront séparés par une ligne droite partant d'un point de la côte situé en face des puits d'Hadou, et dirigée sur Abassouën en passant à travers les dits puits; d'Abassouën, la ligne suivra le chemin des caravanes jusqu'à Bia-Kabouba, et de ce

dernier point, elle suivra la route des caravanes de Zeila à Harrar, passant par Gildessa. Il est expressément convenu que l'usage des puits d'Hadou sera commun aux deux parties.

2 - Le Gouvernement de S.M. britannique reconnaît le protectorat de la France sur la côte du golfe de Tadjourah, y compris le groupe des îles Muchah et l'îlot de Bab, situés dans le golfe, ainsi que sur les habitants, les tribus et les fractions de tribus situés à l'ouest de la ligne ci-dessus indiquée.

Le Gouvernement de la République française reconnaît le protectorat de la Grande-Bretagne sur la côte à l'est de la ligne ci-dessus jusqu'à Bender Ziadeh, ainsi que sur les habitants, les tribus et les fractions de tribus situés à est de la même ligne.

3 - Les deux Gouvernements s'interdisent d'exercer aucune action ou intervention, le Gouvernement de la République à est de la ligne ci-dessus, le Gouvernement de S.M. britannique à ouest de la même ligne.

4 - Les deux Gouvernements s'engagent à ne pas chercher à annexer le Harrar ou à le placer sous leur protectorat. En prenant cet engagement, les deux Gouvernements ne renoncent pas au droit de s'opposer à ce que toute autre puissance acquière ou s'arroge des droits quelconques sur le Harrar.

5 - Il est expressément entendu que la route des caravanes de Zeilah à Harrar, passant par Gildessa, restera ouverte dans toute son étendue au commerce des deux nations, ainsi que des indigènes.

6 - Les deux Gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher le commerce des esclaves, et l'importation de la poudre et des armes dans les territoires soumis à leur autorité.

7 - Le Gouvernement de S.M. britannique s'engage à traiter avec bienveillance les personnes, soit chefs, soit membres de tribus placées désormais sous son protectorat, qui avaient précédemment adopté le protectorat français. Réciproquement, le Gouvernement de la République prend le même engagement relativement aux tribus placées désormais sous son protectorat.

En m'accusant réception de la présente note, je serais reconnaissant à V.S. si Elle voulait bien constater officiellement l'accord que nous avons conclu au nom de nos Gouvernements respectifs.

9 février 1888 – Réponse britannique à la note française sur les frontières dans le golfe de Tadjoura

Pierre Alype [1917], p. 137 - Traduction française dans ANOM 2E4/1.

Réponse du marquis de Salisbury à M. Waddington

Monsieur l'Ambassadeur,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's note of the 2nd instant, reciting the arrangement upon which we have agreed with regard to the respective rights of Great Britain and France in the Gulf of Tadjourra and on the Somali Coast.

The provisions of this arrangement are as follow :

1. The Protectorates exercised, or to be exercised, by Great Britain and France shall be separated by a straight line starting from a point on the coast opposite to the wells of Hadou, and passing through the said wells to Abassouen; from Abassouen the line shall follow the caravan road as far as Bia-Kabouba, and from this latter point it shall follow the caravan road from Zeyla to Harrar, passing through Gildessa. It is expressly agreed that the use of the wells of Hadou shall be common to both parties.

2. Her Britannic Majesty's Government recognizes the Protectorate of France over the coast of the Gulf of Tadjourra, including the group of the Mushah Island and the islet of Bab, situated in the gulf, as well as over the inhabitants, tribes, and fractions of tribes situated to the west of the line above mentioned.

The Government of the French Republic recognize the Protectorate of Great Britain over the coast to the east of the above line as far as Bender-Ziadeh, as well as over the inhabitants, tribes, and fraction of tribes situated to the east of the same line.

3. The two Governments pledge themselves to abstain from taking any action or exercising any intervention, the Government of the Republic to the east of the above line, Her Britannic Majesty's Government to the west of the same line.

4. The two Governments engage not to endeavour to annex Harrar, nor to place it under their Protectorate. In taking this engagement, the two Governments do not renounce the rights of opposing attempts by any other Power to acquire or assert any rights over Harrar.

5. It is expressly agreed the caravan road from Zeyla to Harrar, by way of Gildessa, shall remain open in its entire extent to the commerce of this two nations, as well as to that of the natives.

6. The two Governments engage to take all necessary measures to prevent the Slave Trade and the importation of gunpowder and arms in the territories subject to their authority.

7. The Government of Her Britannic Majesty engage to treat with consideration («bienveillance») those persons, whether chiefs or members of the tribes placed under their Protectorate, who had previously adopted the French Protectorate. The Government of the Republic, on their part, take the same engagement with regard to the persons and tribes henceforth placed under their Protectorate.

I have the honour to state that the arrangement recited in your Excellency's note, of which the above is a textual translation, is accepted by Her Majesty's Government, and will be considered by them as binding upon the two countries from the present date.

In doing so, I will add, for the sake of records, that I understand the third clause of the Agreement to preclude the guaranteeing by either party of protection to natives within the Protectorate of the other party; and that I gathered in conversation that your Excellency concurred with me in that opinion.

Deuxième note de Salisbury à Waddington, du 9/2/1888

Monsieur l'Ambassadeur,

With reference to the note which I have this day addressed to your Excellency, accepting on behalf of Her Majesty's Government the arrangement agreed upon between us respecting the British and French Protectorates in the Gulf of Tadjura and on the Somali Coast, I think it right to the Turkish Ambassador at this Court that in any understanding which might be arrived at on this subject the rights of His Imperial Majesty the Sultan might be respected.

I assured his Excellency, in reply, that the British Government would carefully abstain in the, as in the past, from any interference with the just rights of the Sultan, and that I was convinced that the Government of the French Republic would have a similar spirit.

9 décembre 1888 – Traité d'amitié et de commerce entre l'Italie et l'Awsa

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 11, pp. 965-967.

1888, 9 dicembre

Trattato di amicizia e di commercio fra l'Italia ed il Sultano di Aussa

Il Governo di S. M. il Re d'Italia ed il Sultano Mohamed, figlio del Sultano Anfari, Capo di tutti i Danakil, desiderando riunire in una sola le varie convenzioni concluse fra essi il 15 marzo 1883, 7 luglio 1887 e 10 agosto 1887, ed allo scopo di rendere sempre più libera e facile la via Assab-Aussa-Scioa e viceversa; ed il Governo di S. M. il Re d'Italia avendo nominato quale suo rappresentante il conte Pietro Antonelli e il Sultano di Aussa stipulando in proprio nome, hanno convenuto dei seguenti articoli:

Art. 1 - La pace e l'amicizia saranno costanti e perpetue fra il Governo di S. M. il Re d'Italia ed il Sultano Mohamed, figlio del Sultano Anfari, e fra tutti i loro dipendenti.

Art. 2 - Il Sultano Mohamed Anfari garantisce la sicurezza della via fra Assab-Aussa ed il Regno di Scioa a tutte le carovane da o per Assab.

Le navi da guerra di S. M. il Re d'Italia vigileranno dalla parte del mare alla sicurezza del litorale dankalo.

Art. 3 - Il Sultano Mohamed Anfari riconosce come possedimenti italiani tutta la costa dankala da Amfila fino a Ras Dumeira.

Art. 4 - Ciascuna delle due Parti contraenti potrà nominare nel paese dell'altra un suo rappresentante pel disbrigo degli affari, con tutte le immunità ed i privilegi personali dovuti, secondo gli usi internazionali, ai rappresentanti di Potenze estere.

Art. 5 - In caso che altri tentasse occupare l'Aussa od un punto qualsiasi di essa o delle sue dipendenze, il Sultano Mohamed Anfari si opporrà e dovrà innalzare bandiera italiana, dichiarandosi e dichiarando i propri Stati con tutte le loro dipendenze posti sotto il protettorato italiano.

Art. 6 - Allo scopo di facilitare il transito da o per Assab, il Governo italiano si riserva la facoltà di tracciare una strada per i cammelli da Assab all'Aussa.

Il Sultano Mohamed Anfari fornirà manuali e cammelli alle autorità italiane, dietro equa ricompensa da stabilirsi, per rendere facile la costruzione della via, e garantirà la sicurezza a tutti i lavoratori.

Lungo la via si costruiranno possibilmente pozzi a due ore di distanza l'uno dall'altro.

Art. 7 - Il Sultano Mohamed Anfari non permetterà commercio degli schiavi e si obbliga a sequestrare qualunque carovana di schiavisti che attraversasse i suoi territori e dipendenze.

Art. 8 - Il Sultano Mohamed Anfari non farà pagare alle carovane italiane nessuna imposta o pedaggio.

Il Governo italiano dichiara libere da dogana tutte le carovane dankale in arrivo o partenza da Assab.

Art. 9 - Per sviluppare le relazioni commerciali fra Assab e lo Scioa e viceversa, attraverso l'Aussa, viene stabilito il prezzo del nolo dei cammelli nel modo seguente:

da Assab allo Scioa: talleri M. T. 25 per ogni cammello;

dallo Scioa ad Assab: per il carico di avorio, talleri M. T. 20 per ogni cammello;

dallo Scioa ad Assab: per il carico di pellami, e del caffè, talleri M. T. 15 per ogni cammello;

nel nolo dei cammelli saranno comprese le paghe ai cammellieri, ai quali però si dovranno fornire le necessarie provviste alimentari.

Art. 10 - I corrieri da Assab allo Scioa e viceversa riceveranno talleri M. T. 30 di ricompensa, se arriveranno entro il termine di 30 giorni dalla data della loro partenza, e di talleri 20, se avranno oltrepassato quel tempo.

Art. 11 - Il Governo italiano si obbliga di pagare al Sultano Mohamed Anfari la somma di talleri M. T. 18.000, convenuta fra il regio Commissario in Assab ed il Sultano Anfari. La prima rata di talleri M. T. 6.000 e la seconda di talleri M. T. 4.000 saranno sborsate all'atto della firma del presente trattato e le altre due rate di talleri M. T. 4.000 verranno pagate annualmente.

Art. 12 - Il Sultano Mohamed Anfari concede al Governo italiano l'uso della terra di Gambo Koma per stabilirvi una stazione commerciale ed un punto di approvvigionamento per le carovane da o per Assab.

Art. 13 - Il Governo di S. M. il Re d'Italia, per ricompensare il Sultano Mohamed Anfari della protezione che darà alle carovane e per il loro libero transito, pagherà al Sultano Mohamed Anfari la somma annua di talleri M. T. 3.000.

Art. 14 - Il presente trattato sarà ratificato dal Governo di S. M. il Re d'Italia e la ratifica sarà spedita all'Aussa il più presto possibile.

In fede di ciò, il conte P. Antonelli, in nome del Governo di S. M. il Re d'Italia, ed il Sultano Mohamed, figlio del Sultano Anfari, hanno il primo firmato ed il secondo posto il suo sigillo al presente trattato, fatto in Adèle Gubò (Aussa) il 9 dicembre 1888 ossia il 5 rabi akher 1306 della Egira.

Pietro Antonelli - Sceau du Sultan d'Awsa

8 février 1889 – Protectorat de l'Italie sur Obbie

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 12, pp. 32-33.

Trattato di protettorato fra l'Italia ed il Sultanato d'Obbia

Obbia, questo giorno 7 del mese di giemad el euel 1306, corrispondente al giorno 8 del mese di febbraio 1889.

Noi sultano Jusuf Ali Jusuf, sultano di Obbia e di tutti i paesi dipendenti da El Marek a Ras Auad, abbiamo messo di nostra piena volontà con le nostre mani la nostra firma ed il nostro sigillo in questo atto.

Noi abbiamo messo il nostro paese Obbia e tutte le nostre possessioni da El Marek a Ras Auad sotto la protezione e governo di S. M. il magnanimo Re d'Italia, Umberto I: ciò noi facemmo per mezzo del nostro amico Filonardi, regio Console d'Italia a Zanzibar.

Noi dichiariamo che la bandiera italiana resterà inalberata nel nostro paese ed in tutti i nostri possedimenti, che i nostri sudditi e possedimenti sono sotto la protezione e governo dell'Italia.

Dichiariamo inoltre che noi non faremo contratti o trattati con qualsiasi Governo o persona, senza il pieno consenso del Governo d'Italia.

Noi firmammo quest'atto di nostra piena volontà e coscienza, e ciò che abbiamo firmato resterà impegnativo per noi, i nostri figli, fratelli, sudditi e loro eredi.

Noi poniamo la nostra firma ed il nostro sigillo a questo atto nella piena podestà delle nostre facoltà di animo e di corpo.

Salute.

Jussuf Ali Jussuf, Sultano di Obbia - V. Filonardi, Console di S. M. il re d'Italia

Testimoni:

Eduardo Farrara, tenente di vascello - Abdubaker Ben Aohod

Questo protettorato venne dal Governo del Re notificato in data 16 maggio 1889 alle Potenze firmatarie dell'atto di Berlino del 26 febbraio 1885

7 avril 1889 – Protectorat de l'Italie sur le Mijjiurtine

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 12, pp. 72-73.

1889, 7 aprile

Trattato di protettorato fra l'Italia ed il Sultano dei Migertini

Questo giorno 6 del mese di sceban 1306, corrispondente al giorno 7 del mese di aprile 1889, noi sultano Osman Mahmud Jusuf, sultano di tutti i migertini, mettemmo di nostra piena volontà la nostra firma ed il nostro sigillo in quest'atto.

Noi abbiamo messo il nostro paese e tutto ciò che possediamo da Ras Auad a Ras-el Kyle (Uadi-Nogal per ultimo limite) sotto la protezione e governo di S. M. il magnanimo Re d'Italia Umberto I; ciò noi facemmo per mezzo dei rappresentanti di S. M. il Re d'Italia:

V. Filonardi, regio Console in Zanzibar;

Capitano Amoretti, comandante la regia nave Rapido;

Capitano Porcelli, comandante la regia nave Staffetta.

Noi abbiamo accettata la bandiera italiana per inalberarla nei paesi sopra menzionati.

Dichiariamo che noi non faremo trattati o contratti con altri Governi o persone.

Dichiariamo inoltre che impediremo con tutte le nostre forze che un atto non giusto colpisca i sudditi italiani e loro amici in tutti i nostri possedimenti.

Noi firmammo quest'atto di nostra piena volontà e coscienza, e ciò che abbiamo firmato resterà impegnativo per noi, i nostri figli, fratelli, sudditi e loro eredi.

Noi poniamo la nostra firma ed il nostro sigillo a questo atto, nella piena podestà delle nostre facoltà di animo e di corpo.

Dato in Bender Alula, questo dì 6 del mese di sceban 1306. (7 aprile 1889)

Osman Mahmud Jusuf, sultano dei Migertini - Jusuf Ali Jusuf, sultano di Obbia.

V. Filonardi, console di S. M. il Re d'Italia - Carlo Amoretti, capitano di fregata

Giusepppe Porcelli, capitano di fregata

Questo protettorato venne dal Governo del Re notificato il 1 novembre 1889 alle Potenze firmatarie dell'atto di Berlino del 26 febbraio 1885.

2 mai 1889 – Traité d'amitié et de commerce entre l'Italie et l'Ethiopie (Wëchale)

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 12, pp. 77-81.

Version italienne officielle. La version amharique différerait pour l'article 17.

1889, 2 maggio

Trattato di amicizia e di commercio tra il regno d'Italia et l'Impero d'Etiopia

Sua Maestà Umberto I Re d'Italia e Sua Maestà Menelik II Re dei Re di Etiopia, allo scopo di rendere proficua e durevole la pace fra i due Regni d'Italia e di Etiopia, hanno stabilito di concludere un trattato d'amicizia e di commercio.

E Sua Maestà il Re d'Italia avendo delegato come suo rappresentante il conte Pietro Antonelli, commendatore della Corona d'Italia, cavaliere dei SS. Maurizio e Lazzaro, suo Inviato straordinario presso Sua Maestà il Re Menelik, i cui pieni poteri furono riconosciuti in buona e debita forma, e Sua Maestà il Re Menelik stipulando in proprio nome quale Re dei Re d'Etiopia, hanno concordato e conchiudono i seguenti articoli:

Art. 1 - Vi saranno pace perpetua ed amicizia costante fra Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà il Re dei Re d'Etiopia e fra i loro rispettivi eredi, successori, sudditi e popolazioni protette.

Art. 2 - Ciascuna delle Parti contraenti potrà essere rappresentata da un agente diplomatico accreditato presso l'altra e potrà nominare consoli, agenti ed agenti consolari negli Stati dell'altra.

Tali funzionari godranno di tutti i privilegi ed immunità secondo le consuetudini dei Governi europei.

Art. 3 - A rimuovere ogni equivoco circa i limiti dei territori sopra i quali le due Parti contraenti esercitano i diritti di sovranità, una Commissione speciale composta di due delegati italiani e due etiopici tratterà sul terreno con appositi segnali permanenti una linea di confine i cui capisaldi siano stabiliti come appresso:

a) la linea dell'altipiano segnerà il confine etiopico-italiano;

b) partendo dalla regione di Arafali: Halai, Saganeiti ed Asmara saranno villaggi nel confine italiano;

c) Adi Nefas e Adi Joannes saranno dalla parte dei Bogos nel confine italiano;

d) da Adi Joannes una linea retta prolungata da est ad ovest segnerà il confine italo-etiopico.

Art. 4 - Il convento di Debra Bizen con tutti i suoi possedimenti resterà proprietà del Governo etiopico che però non potrà mai servirsene per scopi militari.

Art. 5 - Le carovane da o per Massaua pagheranno sul territorio etiopico un solo diritto di dogana di entrata dell'8 per cento sul valore della merce.

Art. 6 - Il commercio delle armi e munizioni da o per l'Etiopia attraverso Massaua sarà libero per il solo Re dei Re d'Etiopia.

Ogni qualvolta questi vorrà ottenere il passaggio di tali generi dovrà farne regolare domanda alle autorità italiane, munita del sigillo reale.

Le carovane con carico di armi e munizioni viaggeranno sotto la protezione e con la scorta di soldati italiani fino al confine etiopico.

Art. 7 - I sudditi di ciascuna delle due Parti contraenti potranno liberamente entrare, viaggiare, uscire coi loro effetti e mercanzie nel paese dell'altra e godranno della maggiore protezione del Governo e dei suoi dipendenti.

E però severamente proibito a gente armata di ambe le Parti contraenti di riunirsi in molti od in pochi e passare i rispettivi confini, allo scopo di imporsi alle popolazioni e tentare con la forza di procurarsi viveri e bestiame.

Art. 8 - Gli italiani in Etiopia e gli etiopi in Italia o nei possedimenti italiani potranno comprare o vendere, prendere o dare in affitto e disporre in qualunque altra maniera delle loro proprietà non altrimenti che gli indigeni.

Art. 9 - E pienamente garantita in entrambi gli Stati la facoltà per i sudditi dell'altro di praticare la propria religione.

Art. 10 - Le contestazioni o liti fra italiani in Etiopia saranno definite dall'autorità italiana in Massaua o da un suo delegato.

Le liti fra italiani ed etiopi saranno definite dall'autorità italiana in Massaua o da un suo delegato e da un delegato dell'autorità etiopica.

Art. 11 - Morendo un italiano in Etiopia o un etiope in territorio italiano, le autorità del luogo custodiranno diligentemente tutta la sua proprietà e la terranno a disposizione dell'autorità governativa a cui apparteneva il defunto.

Art. 12 - In ogni caso o per qualsiasi circostanza gli italiani imputati di un reato saranno giudicati dall'autorità italiana.

Per questo l'autorità etiopica dovrà immediatamente consegnare all'autorità italiana in Massaua gli italiani imputati di aver commesso un reato.

Eguale gli etiopi imputati di reato commesso in territorio italiano saranno giudicati dall'autorità etiopica.

Art. 13 - Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà il Re dei Re di Etiopia si obbligano a consegnarsi reciprocamente i delinquenti che possono essersi rifugiati, per sottrarsi alla pena, dai domini dell'uno nei domini dell'altro.

Art. 14 - La tratta degli schiavi essendo contraria ai principii della religione cristiana, Sua Maestà il Re dei Re d'Etiopia s'impegna d'impedirli con tutto il suo potere, in modo che nessuna carovana di schiavi possa attraversare i suoi Stati.

Art. 15 - Il presente trattato è valido in tutto l'Impero etiopico.

Art. 16 - Se nel presente trattato, dopo cinque anni dalla data della firma, una delle due Alte Parti contraenti volesse far introdurre qualche modificazione potrà farlo; ma dovrà prevenirne l'altra un anno prima, rimanendo ferma ogni e singola concessione in materia di territorio.

Art. 17 - Sua Maestà il Re dei Re d'Etiopia consente di servirsi del Governo di Sua Maestà il Re d'Italia per tutte le trattazioni di affari che avesse con altre Potenze o Governi.

Art. 18 - Qualora Sua Maestà il Re dei Re d'Etiopia intendesse accordare privilegi speciali a cittadini di un terzo Stato per stabilire commerci ed industrie in Etiopia, sarà sempre data, a parità di condizioni, la preferenza agli italiani.

Art. 19 - Il presente trattato essendo redatto in lingua italiana ed amarica e le due versioni concordando perfettamente fra loro, entrambi i testi si riterranno ufficiali, e faranno sotto ogni rapporto pari fede.

Art. 20 - Il presente trattato sarà ratificato.

In fede di che il conte Pietro Antonelli, in nome di Sua Maestà il Re d'Italia, e Sua Maestà Menelik Re dei Re d'Etiopia, in nome proprio, hanno firmato e apposto il loro sigillo al presente trattato, fatto nell'accampamento di Uccialli il 25 miazia 1881 corrispondente al 2 maggio 1889.

Bollo imperiale d'Etiopia

Per Sua Maestà il Re d'Italia Pietro Antonelli

Ratificazione di S. M., Monza, 29 settembre 1889

14 septembre 1889 – Traité italo-britannique sur la traite des esclaves

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 12, pp. 110-115.

Précisé par un échange de notes des 11 et 27 novembre 1889.

1889, 14 settembre.

Trattato fra l'Italia e la Gran Bretagna per la repressione della tratta degli schiavi

Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, essendo mutuamente animati da un sincero desiderio di cooperare per l'estinzione del traffico degli schiavi africani, hanno risoluto di concludere un trattato per conseguire quello scopo, e, con tale intento, hanno nominato loro plenipotenziari:

Sua Maestà il Re d'Italia, il signor Tommaso Catalani, commendatore dei SS. Maurizio e Lazzaro, Incaricato d'affari di Sua Maestà in Londra;

E Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, l'onorevolissimo Roberto Arturo Talbot Gascoyne Cecil, marchese di Salisbury, conte di Salisbury, visconte Cranborne, barone Cecil, pari del Regno Unito, cavaliere del nobilissimo ordine della Giarrettiera, membro dell'onorevolissimo Consiglio privato di Sua Maestà, principale segretario di Stato di Sua Maestà per gli affari esteri:

I quali, dopo aversi partecipato l'un l'altro i loro rispettivi pieni poteri, trovati in buona e debita forma, sono addivenuti alla stipulazione degli articoli seguenti:

Art. 1 - Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda assumono l'impegno di proibire ogni commercio di schiavi esercitato dai loro sudditi rispettivi, o sotto le loro rispettive bandiere, o per mezzo di capitali appartenenti ai loro sudditi rispettivi, e di dichiarare un tale traffico atto di pirateria. Le Loro Maestà dichiarano inoltre che qualsiasi nave che tenterà di esercitare la tratta perderà, per quel solo fatto, ogni diritto alla protezione della loro bandiera.

Art. 2 - Per conseguire più pienamente lo scopo del presente trattato, le Alte Parti contraenti convengono che le loro navi da guerra possono visitare ogni bastimento mercantile appartenente alla nazionalità dell'una o dell'altra Alta Parte contraente, sospettato, con ragionevoli motivi, di essere impegnato nel traffico degli schiavi o di essere stato al esito o di essere stato impegnato in quel traffico durante il viaggio in cui avrà incontrato i detti incrociatori; e che quegli incrociatori potranno arrestare e spedire, o condurre seco, tali bastimenti affinche possano essere sottoposti ad un giudizio.

Il suddetto reciproco diritto di visita non sarà esercitato nel Mediterraneo. Oltreacciò lo spazio entro cui sarà ristretto l'esercizio del suddetto diritto avrà per limite, a settentrione, il 32° parallelo di latitudine settentrionale; ad occidente, la costa orientale d'America, dal punto dove il 32° parallelo di latitudine

settentrionale tocca quella costa, fino al 45° parallelo di latitudine meridionale; a mezzogiorno, dal 45° parallelo di latitudine meridionale, dal punto dove quel parallelo tocca la costa orientale d'America, all'80° grado di longitudine orientale dal meridiano di Greenwich; e, ad oriente, dallo stesso grado di longitudine, dal punto dove è intersecato dal 45° parallelo di latitudine meridionale, fino alla costa dell'India.

Art. 3 - In nessun caso il reciproco diritto di visita sarà esercitato verso navi da guerra o navi dello Stato delle Alte Parti contraenti; ma i loro incrociatori si presteranno l'un l'altro mutuamente assistenza in tutti i casi in cui possa essere utile che agiscano di concerto.

Art. 4 - Allorquando un bastimento mercantile, appartenente alla nazionalità d'una delle Alte Parti contraenti, sarà stato arrestato da un incrociatore dell'altra, in conformità dei provvedimenti del presente trattato, tale bastimento mercantile, come pure il padrone, l'equipaggio, il carico e gli schiavi che possano esservi a bordo, saranno condotti in quel luogo che le Alte Parti contraenti hanno rispettivamente designato a tal fine in quest'articolo; e saranno consegnati alle autorità nominate a tale scopo dal Governo il quale vi esercita giurisdizione, affinché possano intentarsi procedimenti rispetto ad essi innanzi ai tribunali competenti.

Tutti i bastimenti britannici che saranno arrestati dagli incrociatori italiani sulla costa occidentale dell'Africa saranno condotti e consegnati alla giurisdizione britannica in Sierra Leone; o saranno consegnati ad un incrociatore britannico, se ve ne sarà uno di cui valersi nelle vicinanze del luogo di cattura.

Tutti i bastimenti britannici che saranno arrestati dagli incrociatori italiani sulla costa orientale dell'Africa, nel Mar Rosso o sulla costa di Arabia, saranno condotti e consegnati alla giurisdizione britannica in Suakim, Aden Zanzibar, come potrà tornar meglio conveniente; o saranno consegnati ad un incrociatore britannico, se ve ne sarà uno di cui valersi, nelle vicinanze del luogo di cattura.

Tutti i bastimenti italiani che saranno arrestati dagli incrociatori britannici sulla costa orientale od occidentale dell'Africa, nel Mar Rosso e sulla costa d'Arahia saranno spediti alla più vicina od alla più accessibile colonia, possedimento o protettorato italiano, in cui sia un tribunale per la tratta degli schiavi; o saranno consegnati ad un incrociatore italiano, se ve ne sarà uno di cui valersi, nelle vicinanze del luogo di cattura.

Art. 5 - Ogni bastimento mercantile appartenente alla nazionalità dell'una o dell'altra Alta Parte contraente che sarà visitato ed arrestato in virtù dei provvedimenti del presente trattato sarà considerato (a meno che non siano presentate prove in contrario) essere stato impegnato nella tratta, od essere stato allestito per quel traffico, se a bordo di esso si troveranno schiavo o schiavi che non siano schiavi domestici al servizio od al disimpegno delle legittime faccende dei loro padroni o schiavi impiegati bona fide nella navigazione del bastimento; o se si troveranno a bordo catene per schiavi, ferri o manette, o strati speciali di fango o di sabbia, stesi come giacigli per schiavi; una quantità d'acqua in barili od in vasche maggiore di quella richiesta per uso dell'equipaggio del detto bastimento mercantile; una caldaia od altro utensile da cuocere di grandezza non usuale, e più ampio, od atto ad essere reso più ampio, di quello che sia richiesto per l'uso dell'equipaggio del bastimento; o più di una caldaia od altro utensile da cuocere della grandezza ordinaria; una quantità di stuoie o pagliericci maggiore di quanto è necessario per l'uso del bastimento, a meno che tali stuoie o pagliericci non siano iscritti nei registri come facenti parte del carico.

Se è dimostrato che uno schiavo o schiavi, che non siano quelli specialmente eccettuati in questo articolo, o che uno o più degli oggetti qui innanzi particolareggiati sia o siano stati a bordo durante il viaggio nel quale il bastimento fu catturato, tale fatto sarà considerato come prova prima facie che il bastimento era adoperato nella tratta.

Art. 6 - Saranno immantinente iniziati procedimenti contro il bastimento arrestato, come è stato detto di sopra, contro il suo padrone, il suo equipaggio ed il suo carico, innanzi ai tribunali competenti dello Stato al quale il bastimento appartiene; ed essi saranno assegnati e giudicati secondo le forme stabilite e le leggi in vigore in quello Stato; e se risulta dai procedimenti che il detto bastimento fu adoperato nella tratta od allestito per quel traffico, il bastimento, i suoi attrezzi ed il suo carico di merci saranno confiscati; ed il

padrone, l'equipaggio ed i loro complici saranno trattati in conformità delle leggi colle quali saranno stati giudicati.

In caso di confisca, i prodotti della vendita del suddetto bastimento, nello spazio di sei mesi, a computare dal giorno della vendita, saranno messi alla disposizione del Governo dello Stato al quale appartiene la nave che fece la cattura, da essere impiegati in conformità delle leggi di quello Stato.

Art. 7 - Se uno schiavo o schiavi che non siano quelli specialmente eccettuati nell'articolo 5 del presente trattato, o se alcuno degli oggetti descritti nel suddetto articolo si troveranno a bordo d'un bastimento mercantile, o se si proverà che un tale schiavo od un tale oggetto sia stato abbordo di quel bastimento durante il viaggio nel quale esso fu catturato, non sarà accordato, in nessun caso, alcun compenso per perdite, danni o spese derivanti dalla detenzione del bastimento, nè al padrone, nè all'armatore, nè a qualsiasi altra persona interessata nell'equipaggiamento o nel carico, ancor chè non sia pronunziata una sentenza di condanna contro il bastimento, come conseguenza della detenzione di esso.

Art. 8 - Allorquando, per sentenza del tribunale competente, sarà stato accertato che un bastimento mercantile, arrestato in virtù del presente trattato, non era impegnato nella tratta e non era stato allestito per quel traffico, esso sarà restituito al proprietario od ai proprietari legittimi. Se il tribunale competente decidesse che la cattura, la detenzione o il procedimento giudiziario furono fatti senza ragionevole motivo, il Governo dell'incrociatore che ha fatto la cattura sarà soggetto a pagare al Governo della nazione alla quale apparteneva il bastimento catturato un risarcimento adeguato ai fatti particolari del caso.

Art. 9 - Le Alte Parti contraenti assumono reciprocamente l'impegno di comunicarsi, l'una l'altra, appena richieste di farlo, e senza spesa, copia dei procedimenti istituiti e delle sentenze date circa i bastimenti visitati o arrestati in esecuzione dei provvedimenti di questo trattato.

Art. 10 - Le Alte Parti contraenti convengono di assicurare la libertà immediata di tutti gli schiavi che si troveranno a bordo dei bastimenti arrestati e condannati in virtù delle stipulazioni del presente trattato.

Art. 11 - Il presente trattato sarà ratificato, e le ratificazioni saranno scambiate il più prontamente possibile.

In prova di che, i plenipotenziari rispettivi hanno sottoscritto il presente trattato, e vi hanno apposto il sigillo delle loro armi.

Fatto a Londra, il 14 giorno di settembre, nell'anno di nostro Signore mille ottocento ottantanove.

T. Catalani - Salisbury

Ratificazione di S. M., Monza, 3 ottobre 1889.

Scambio delle ratifiche, Londra, 24 ottobre 1889.

1^{er} octobre 1889 – Accord de Naples entre l'Italie et l'Ethiopie

Nous n'avons pas trouvé le texte de ce traité qui compléterait celui de Wëchale.

28 octobre 1889 – Convention relative à la répression de la traite des esclaves dans le sultanat de Tadjoura

ANOM Somalis 6/79; Traités 7. Deux pages en arabe.

Entre S.A. le sultan Homed ben Mohamed, sultan de Tadjourah, agissant en son nom, au nom du vizir héritier et de ses successeurs, assisté du président du Grand Conseil et des notables du pays.

Et Monsieur Lagarde (A. M.J.E.) Gouverneur de la colonie d'Obock et Dépendances

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1 - L'esclavage, sous n'importe quelle forme, est et demeure aboli dans le sultanat de Tadjourah.

Désormais, tout esclave arrivant sur le territoire du sultanat sera libre de plein droit et sera conduit aux autorités françaises pour être inscrit sur les registres de recensement.

Une récompense spéciale sera accordée à tous ceux qui auront fait preuve de zèle dans l'exécution de cette prescription.

Art. 2 - Afin d'empêcher la contrebande, tout propriétaire de boutre dans le sultanat sera tenu de faire inscrire ses embarcations au Gouvernement d'Obock et ne pourra les envoyer hors du golfe qu'après avoir fait viser leur carnet de bord.

Les nacondas, au retour, seront également tenus de s'arrêter à Obock pour y faire viser leur patente et leur livre de bord.

Art. 3 - Toute embarcation, dépendant du sultanat, qui aura servi à la contrebande de la traite pourra être saisie, à quelque moment que ce soit, par les autorités françaises et l'équipage rigoureusement poursuivi.

Art. 4 - Toute personne qui aura connaissance de la présence clandestine d'esclaves sur le territoire du sultanat ou celui de la Colonie ou sur des embarcations quelconques, sera tenu d'en informer les autorités françaises, sous peine d'être punie comme complice.

Art. 5 - Dans le cas où des habitants du sultanat participeraient à la fraude, ou mettraient le trouble dans le pays, l'expulsion pourra être prononcée contre eux sans préjudice des peines plus graves qui leur seraient appliquées s'il y avait lieu.

Art. 6 - Le sultan, le vizir héritier ainsi que les notables se reconnaissent responsables de l'exécution de la présente convention qui sera mise immédiatement en vigueur et déclarent se soumettre à toutes les mesures que croiront devoir prendre, à cet effet, les autorités françaises.

Art. 7 - De son côté, afin de reconnaître les sentiments d'amitié et de loyauté de S.A. le sultan, le Gouvernement de la République s'engage à lui continuer sa bienveillance et à aider, dans la mesure du possible, à la prospérité du sultanat et au développement de ses ressources.

Fait et signé à Jibouti le 28 octobre 1889

1^{er} juillet 1890 – Agrément anglo-allemand sur les sphères d'influences en Afrique

Brownlie (Ian) [1979], p. 924-925. Signé à Berlin.

The undersigned

Sir Edward Baldwin Malet, Her Britannic Majesty's Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary;

Sir Henry Percy Anderson, Chief of the African Department of Her Majesty's Foreign Office;

The Chancellor of the German Empire, General von Caprivi;

The Privy Councillor of the Foreign Office, Dr. Krauel,

Have, after discussion of various questions affecting the Colonial interests of Germany and Great Britain, come to the following agreement on behalf of their respective Governments :

Art. 1 - (...) The sphere in which the exercise of influence is reserved to Great Britain is bounded

1. To the south by the above mentioned line running from the mouth of the River Umba to the point where the 1st parallel of south altitude reaches the Congo Free State.

Mount Mfumbiro is included in the sphere.

2. To the north by a line commencing on the coast at the north bank of the mouth of the River Huba; thence it ascends that bank of the river and its conterminous with territory reserved to the influence of Italy in Gallaland and Abyssinia, as far as the confines of Egypt.

3. To the west by the Congo free state, and by the western watershed of the basin of the Upper Nile. (...)

septembre 1890 – Traité de cession de territoires au Mont Goodah

15 octobre 1890 – Procès-Verbal de délimitation des frontières sud-est d'Assab

ASMAI 179/7-56

Io qui sottoscritto Abd-el-Kader figlio di Ibrahim dei Masciaiek dichiaro che in base agli ordini ricevuti dall'inviato del governo italiano, cav. Pestalozza, sono partito dal piano di Daimoli il giorno di giovedì 27 del mese di Safar ora decorso in compagnia dei delegati da parte dei rappresentanti di Mohamed Anfari e da parte di Hamed Loeta e dei notabili Adoimarà, tutti in numero di undici persone. In quel giorno passando da Doda abbiamo pernottato in Gamela; al venerdì poi pernottammo in Makarossa e nel giorno di sabato, dopo aver passato il torrente Guradai, siamo giunti in Boina situata sopra e all'entrata del lago Assal da parte di Gubbet-el-Karab e ammontichiato un cumulo di pietre vi piantammo un'asta di legno sulla quale inalberammo la bandiera italiana; ma siccome non v'era gente in quel luogo, prima di partire si ritirò la bandiera lasciandone una striscia legata alla sudetta asta in contrasegno. Dopo di ciò ci siamo recati a Dafarre in posizione dominante Gubbet-el-Karab e lì pure si fece come in Boina, poi proseguendo, salimmo a Goda e nel giorno di domenica si scese fino a Asobana sul confine del sultanato di Tadgiura dalla quale città dista circa sei ore ed anche lì annalberammo la bandiera ed essendovi la

gente del luogo, la lasciamo a loro custodia, incaricandone io più particolarmente Abib figlio di sceik Daud al servizio del regio governo. Dappertutto ave passamo abbiamo fatto sentire e conoscere a tutta la gente delle decisioni prese nel piano di Daimoli e della pretezione del governo italiano sopra tutto il territorio dancalo d'accordo con Mohamed Anfari e Hamed Loeta. Avendo dovuto i delegati ritardare in paese per proteggerlo dagli intrighi del sultano di Tagiura e dalle minacce dei figli di Abubaker che trattennero in Tugiura due dei notabili di Goda, sono stato mandato in compagnia di Hassan fratello di Saïd Cujudda e di Hamed fratello di Dabalme qui presenti per farvi conoscere quanto hanno fatto e per chiedere consiglio ed aiuto al loro capo Hamed Loeta.

Di quanto sopra faccio ampia dichiarazione confermata dalla mia firma e in presenza dei qui sottosegnati in data del 3 del mese di rebu-el-euel in giorno di mercoledì dell'anno 1308 in Magdul.

Abd-el-Kader, sceik Ibrahim

Hamed ben Loeta, témoin

Abd-el-rhaman, sceik Jusef, témoin

24 mars 1891 – Premier protocole italo-britannique sur les zones d'influence en Afrique orientale

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 12, pp. 521-522 et ASMAI 179/7-56.

Les soussignés,

Marquis de Rudini, Président du Conseil et Ministre des affaires étrangères de S. M. le Roi d'Italie,

Marquis de Dufferin et Ava, Ambassadeur de S. M. la Reine de la Grande Bretagne, Impératrice des Indes,

après mûr examen des intérêts respectifs des deux pays dans l'Afrique orientale, sont convenus de ce qui suit:

1° La ligne de démarcation, dans l'Afrique orientale, entre les sphères d'influence respectivement réservées à l'Italie et à la Grande Bretagne suivra, à partir de la mer, le thalweg du fleuve Juba jusqu'au 6° de latitude nord, Kismayu avec son territoire à la droite du fleuve restant ainsi à l'Angleterre. La ligne suivra ensuite le parallèle 6° nord jusqu'au méridien 35° est Greenwich, qu'elle remontera jusqu'au Nil bleu.

2° Si les explorations ultérieures venaient, plus tard, en indiquer l'opportunité, le trace suivant le 6° latitude nord et le 35° longitude est Greenwich pourra, dans ses détails, être amendé d'un commun accord d'après les conditions hydrographiques et orographiques de la contrée.

3° Il y aura, dans la station de Kismayu et son territoire, égalité de traitement entre sujets et protégés des deux pays, soit pour leurs personnes, soit à l'égard de leurs biens, soit enfin en ce qui concerne l'exercice de toute sorte de commerce et industrie.

Fait à Rome, en double exemplaire, le 24 mars 1891.

Rudini - Dufferin and Ava

10 avril 1891 – Lettre circulaire de Menelik

ANOM Affaires politiques 142.

Il y a une erreur dans la copie, ce n'est pas 1889 (EC), mais 1883.

Lion vainqueur de la tribu de Juda, Menilek II, élu du Seigneur, Roi des Rois d'Ethiopie

A l'illustre et l'honorable Monsieur Sadi-Carnot, Président de la République Française

Salut

Je vous avais adressé une lettre sous la date du 21 Teghemt de l'an 1889 de la miséricorde, je ne sais pas si elle vous est parvenue.

Votre puissante nation étant notre amie et notre voisine et désirant faire connaître à nos amis les Puissances Européennes les limites de notre Empire Ethiopien, nous adressons également la présente lettre avec l'espoir que vous voudrez bien prendre avec bienveillance en considération les limites qui sont les suivantes :

Partant de la limite italienne d'Arafali, qui est situé sur les côtes de la mer, cette limite se dirige vers l'Ouest sur la plaine de Gegra Meda et va vers Mahiyo, Halaï, Diksan (?), Goura et arrive jusqu'à Adibaro. D'Adibaro, la limite arrive jusqu'à l'endroit où le Mareb et le fleuve de Aratab se réunissent.

Cette limite partant ensuite dudit endroit se dirige vers le sud et arrive jusqu'à l'endroit où le fleuve d'Atbara et le fleuve Sétit se rencontrent et où se trouve la ville connue sous le nom de Tomate (?). Partant de Tomate la limite embrasse la province de Ghedaref et arrive jusqu'à la ville de Karkog sur les bords du Nil. De Karkog cette limite arrive jusqu'à l'endroit où le Nil Blanc et le fleuve de Sobat se rencontrent. Partant de cet endroit, la limite suit ledit fleuve de Sobat, y compris les pays Gallas du Arboré, arrive jusqu'à la mer Sambourou, vers l'est compris les pays Galla connus sous le nom de Borani, tous les pays des Aroussi jusqu'aux limites des Somalis, y compris également le province de Ogadène. Vers le nord, la limite, embrassant les Habr-Awel, les Gadaboursis, les Issas Somalis, arrive jusqu'à Hambos. Partant de Hambos la limite embrasse le lac Assal, la province de notre vassal d'ancienne date Mohamed Hanfari, longe la côte et rejoint Arafali.

En indiquant aujourd'hui les limites actuelles de mon empire je tâcherai, si le bon Dieu veut bien m'accorder la vie et la force, de rétablir les anciennes frontières de l'Ethiopie jusqu'à Khartoum et le lac Mianza avec tous les pays Gallas.

Je n'ai point l'intention d'être spectateur indifférent, si des Puissances lointaines se portent avec l'idée de partager l'Afrique, l'Ethiopie ayant été pendant bien quatorze siècles, une île des Chrétiens au milieu de la mer des païens.

Comme le Tout-Puissant a protégé l'Ethiopie jusqu'aujourd'hui, je me porte avec l'espérance qu'il la gardera et l'élargira aussi pour l'avenir, mais je ne doute nullement pas (sic) qu'il partage l'Ethiopie à d'autres puissances.

Auparavant la limite de l'Ethiopie était la mer. A défaut de force et à défaut de l'aide de la part des Chrétiens, notre frontière du côté de la mer est tombée entre les mains des musulmans. Aujourd'hui nous ne prétendons pas de retrouver notre frontière de la mer par la force, mais nous espérons que les Puissances Chrétiennes, conseillées par notre Sauveur, Jésus-Christ, nous rendent les frontières de la mer ou qu'elles nous donneront au moins quelques points sur la côte.

Fait à Addis Abeba le 14 miazia de l'an 1889 de la miséricorde (avril 1891)

15 avril 1891 – Protocole italo-britannique sur les sphères d'influence en Afrique orientale

ASMAI 179/7/56.

Désirant compléter, dans la direction du nord, jusqu'à la mer Rouge, la démarcation des sphères d'influence respective, entre l'Italie et l'Angleterre, que les deux Parties ont déjà arrêtée, par le protocole du 24 mars dernier, depuis l'embouchure du Juba, dans l'Océan Indien, jusqu'à l'intersection du 35° long. est Greenwich avec le Nil Bleu, les soussignés:

Marquis de Rudini, président du conseil et ministre des affaires étrangères de S. M. le Roi d'Italie,
Marquis de Dufferin et Ava, ambassadeur de S. M. la Reine d'Angleterre Impératrice des Indes,
sont convenus de ce qui suit:

1. La sphère d'influence réservée à l'Italie est limitée, au nord et à l'ouest, par une ligne tracée depuis Ras Kasar sur la mer Rouge au point d'intersection du 17° parallèle nord avec le 37° méridien est Greenwich. Le tracé, après avoir suivi ce méridien jusqu'au 16° 30' lat. nord, se dirige, depuis ce point, en ligne droite à Sabderat, laissant ce village à est. Depuis ce village le tracé se dirige au sud jusqu'à un point sur le Gash à 20 milles anglais en amont de Kassala, rejoignant l'Atbara au point indiqué comme étant un gué dans la Carte de Werner Munzinger «Originalkarte von Nord Abessinien und den ländern am Mareb, Barca und Anseba», de 1864 (Gotha, Justus Perthes), et situé au 14° 52' lat. nord. Le tracé remonte ensuite l'Atbara jusqu'au confluent du Kor Kakamot (Hahamot) d'où il va dans la direction d'ouest jusqu'à la rencontre du Kor Lemsén, qu'il redescend jusqu'à son confluent avec le Rahad. Enfin, le tracé, après avoir suivi le Rahad pour le bref trajet entre le confluent du Kor Lemsén et l'intersection du 35° longitude est Greenwich, s'identifiera, dans la direction du sud, avec ce méridien jusqu'à la rencontre du Nil Bleu, sauf amendements ultérieurs de détail d'après les conditions hydrographiques et orographiques de la contrée.

2. Le gouvernement italien aura la faculté, au cas où il serait obligé de le faire pour les besoins de sa situation militaire, d'occuper Kassala et la contrée attenante jusqu'à l'Atbara. Cette occupation ne pourra en aucun cas, s'étendre au nord ni au nord-est de la ligne suivante:

De la rive droite de l'Atbara, en face de Gos Rejeb, la ligne va dans la direction d'est jusqu'à l'intersection du 36° méridien est Greenwich; de là, tournant au sud-est, elle passe à trois milles au sud des points marqués Filik et Metkinab dans la carte précitée de Werner Munzinger, et rejoint le tracé mentionné dans l'art. 1 à 25 milles anglais au nord de Sabderat, mesurés le long du dit tracé.

Il est cependant convenu entre les deux gouvernements que toute occupation militaire temporaire du territoire additionnel spécifié dans cet article n'abrogera pas les droits du gouvernement égyptien sur ledit territoire, mais ces droits demeureront seulement en suspens jusqu'à ce que le gouvernement égyptien sera en mesure de réoccuper le district en question jusqu'au tracé indiqué dans l'art. 1 de ce protocole et d'y maintenir l'ordre et la tranquillité.

3. Le gouvernement italien s'engage à ne construire sur l'Atbara, en vue de l'irrigation, aucun ouvrage qui pourrait sensiblement modifier sa défluence dans le Nil.

4. L'Italie aura, pour ses sujets et protégés, ainsi que pour leurs marchandises, le passage en franchise de droits sur la route entre Metemma et Kassala touchant successivement El Affarch, Doka, Suk-Abu-Siu (Ghedaref) et l'Atbara.

Fait, à Rome, en double exemplaire, ce 15 avril 1891

Rudini - Dufferin and Ava

12 août 1892 – Convention entre l'Italie et Zanzibar sur les ports du Bénadir

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 13, pp. 145-152.

Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar et dépendances de la côte orientale d'Afrique, par la présente convention, donne les concessions suivantes au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie, qui, de son côté, accepte les obligations ci-après:

Art. 1 - Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar accorde au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie tous les pouvoirs qu'il possède sur les villes et ports de Bénadir, dénommés Brava, Merka, Mogadiscio, avec un rayon vers l'intérieur de 10 milles marins, et Warscheik, avec un rayon vers l'intérieur de 5 milles marins, ainsi que les îles et îlots voisins, pour être administrés politiquement et judiciairement au nom du Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar et à l'abri de son pavillon; mais il est convenu que le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan ne sera pas responsable, ni ne sera appelé à régler les dépenses d'administration ou autres, telles que celles qui résulteraient de la guerre, prix de sang (dya), etc., etc., ni d'aucune réclamation qui pourrait se produire.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou ses représentants auront seuls le droit d'acheter ou de disposer des terres publiques dans les limites des territoires susmentionnés.

Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan s'engage à donner au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie toutes les facilités et à user de son autorité pour lui assurer tous les droits et tous les pouvoirs, afin que la présente convention obtienne son plein effet. Il est, en outre, convenu entre les Hautes Parties contractantes, qu'aucune des clauses contenues dans les articles suivants de la présente concession ne pourra en aucun cas atteindre ou amoindrir les droits accordés par le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar aux sujets ou citoyens de la Grande Bretagne, des Etats-Unis d'Amérique, de France, d'Allemagne ou de toute autre Puissance étrangère ayant des traités avec le sultanat de Zanzibar, ou les obligations qui sont ou pourront être imposées par l'adhésion à l'acte général de Berlin de 1885 et à l'acte général de la conférence de Bruxelles de 1890.

Art. 2 - Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar autorise le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie à céder l'administration des villes et ports du Bénadir, qui font l'objet de la présente concession, à une société italienne qui sera chargée d'administrer ces villes, ports et territoires au nom du Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan et à l'abri de son pavillon; mais toujours sous la responsabilité du Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie. Les commissaires de la société italienne pourront exercer, au nom et avec l'autorisation du Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie, tous les droits stipulés par la présente concession; ils pourront nommer tous officiers et employés subalternes, établir des Cours de justice et adopter toutes les mesures qui seront reconnues nécessaires ou utiles pour la protection et dans l'intérêt des villes, ports et territoires sus-énoncés.

Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan consent à donner au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou à ses représentants tous les forts et établissements publics existants au moment où l'administration italienne occupera les villes du Bénadir, ainsi que tous les droits de propriété qu'il peut avoir sur les territoires de 10 milles marins de rayon vers l'intérieur pour les villes de Brava, Merka et Mogadiscio et de 5 milles marins de rayon pour le village de Warscheik.

Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan autorise, en outre le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou ses représentants à lever toutes taxes, tributs, impôts, patentes, droits d'importation et d'exportation, et à prendre toutes les mesures reconnues nécessaires pour subvenir aux dépenses du gouvernement local, au maintien de la force publique, à l'administration de la justice, à la construction des routes, des ports et autres travaux publics ou défensifs, ainsi que pour la liquidation des dettes et le paiement des intérêts sur le capital dépensé.

Les gouverneurs, tous les officiers judiciaires, ainsi que les employés de tous grades, seront nommés par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou par ses représentants.

Les allocations accordées aux gouverneurs, aux juges arabes ou indigènes, les appointements de tous les officiers et employés, ainsi que la solde des troupes, seront payés par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou par ses représentants.

Art. 3 - Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar donne à la société italienne qui administrera, avec l'autorisation du Gouvernement de Sa Majeste le Roi d'Italie, les villes et territoires du Bénadir, qui font l'objet de la présente concession, ou à ses représentants, le droit de faire le commerce, de posséder des propriétés, d'ériger des constructions, d'acquérir des terrains, des maisons et des bâtiments par achats ou par conventions dans les villes et territoires sus-énoncés, avec le consentement des propriétaires de ces maisons, terrains et bâtiments.

Art. 4 - Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar cède au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou à ses représentants le privilège exclusif de lever des taxes sur les habitants et le pouvoir de régler le commerce et les transactions, ainsi que la navigation, de contrôler les pêcheries, de construire routes, tramways, chemins de fer, canaux, ports, télégraphes, etc., etc., et de lever des taxes et des droits sur ces établissements d'utilité publique, ainsi que de contrôler ou interdire l'importation de toutes marchandises, armes, munitions de toutes sortes, liqueurs alcooliques, ou de toutes autres marchandises qui, dans l'opinion du Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou de ses représentants, seraient préjudiciables aux lois, à l'ordre et à la moralité publique et pour lesquelles le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan n'est pas lié avec d'autres Gouvernements. Mais il est bien entendu que l'exercice de ces droits et privilèges sera conforme aux traités existants entre le sultanat de Zanzibar et les Puissances étrangères, ainsi qu'aux obligations qui sont ou pourront être imposées par l'adhésion à l'acte général de Berlin de 1885 et à l'acte général de la conférence de Bruxelles de 1890.

Art. 5 - Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar autorise le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou ses représentants à établir des douanes et à prélever des taxes et des droits sur les navires et les marchandises entrant dans les ports sus-énoncés, ou en sortant. et de prendre toutes les mesures nécessaires pour la répression de la contrebande: ces mesures seront sujettes toutefois aux traités, actes et conventions susdits.

Art. 6 - Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar donne au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou à ses représentants le droit d'établir une banque ou des banques dans les villes qui font l'objet de la présente concession, avec le privilège exclusif d'émettre des billets et de la monnaie d'or, d'argent et de cuivre, à condition de se conformer a des engagements précédemment pris par Sa Hautesse le Sultan ou par ses prédécesseurs.

Art. 7 - Tous les pouvoirs, droits et privilèges susdits sont accordés au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou à ses représentants pour une période de temps de 25 années européennes, qui commencera du jour où la présente concession sera approuvée par le Gouvernement de Sa Majesté la Reine de la Grande Bretagne et Irlande, Impératrice des Indes et par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie.

A l'expiration de cette période de 25 années européennes, la présente concession pourra être renouvelée pour une période de temps égale de 25 années dans les mêmes conditions et par une simple déclaration à cet effet du Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie.

A l'expiration de la période de temps de 25 années, ou de 50 années, tous les travaux publics, constructions, chemins de fer, etc., etc., feront retour au Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan, s'il le désire, et pour leur valeur, qui sera estimée par des arbitres choisis par les deux Parties.

Excepté pour les établissements et constructions qui auront été remis gratuitement par le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie, ou à ses représentants, qui seront rendus du même (gratuitement).

Art. 8 - Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar cède au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou à ses représentants la régie des douanes dans les ports sus-énoncés pour la période de temps de 25 années ou de 50 années, comme il est dit plus haut, et aux conditions ci-après:

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie s'engage à payer au Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar une somme de quarante mille roupies (Rs. 40.000), à titre de prime, au moment où l'Administration italienne prendra possession des ports, villes et territoires qui font l'objet de la présente concession, et ensuite quarante mille roupies (Rs. 40.000) par trimestre échu de l'année européenne.

Mais il est bien entendu que le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar ne réclamera pas deux fois les droits d'importation et d'exportation sur le commerce des villes du Bénadir qui font l'objet de la présente concession, et que le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou ses représentants auront le droit de réclamer un drawback pour le montant des droits de douane qui seraient payés directement au Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar, sur toutes les marchandises, d'importation ou d'exportation des ports du Bénadir, à partir de l'entrée en vigueur de la présente convention.

Art. 9 - Il est bien entendu que tous les pouvoirs gouvernementaux, judiciaires et autres, concédés par la présente convention, seront exercés par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie, ou par ses représentants, au nom du Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar et à l'abri de son pavillon et que le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ou ses représentants jouiront de tous les droits, privilèges, immunités et avantages qui sont ou pourraient être accordés à tout autre Gouvernement, compagnie ou particulier, auxquels le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar aurait donné ou pourrait donner des concessions, dans toute autre partie de ses domaines, similaires à ceux garantis par la présente concession, ou d'un caractère autre.

Mais le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie s'engage à ne pas réclamer le droit de changer le système de paiement annuel établi par la présente concession, à moins d'obtenir le consentement ou sur l'initiative du Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan, ou du Gouvernement de Sa Majesté la Reine de la Grande Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes.

Art. 10 - La présente convention entrera en vigueur à l'époque que le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie jugera opportune et en donnant avis au Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar un mois entier à l'avance.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie sera responsable envers le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar du paiement des sommes stipulées à l'article VIII de la présente convention, seulement à partir du jour où il prendra charge de toute l'administration, ainsi qu'il est spécifié plus haut; il est en outre entendu que l'époque de transfert gratuit des douanes, terrains, forts, établissements publics, droits de propriété, etc., que le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar possède dans les villes et territoires sus-énoncés, sera fixée par un accord spécial, et qu'une liste détaillée en sera donnée à cette époque par le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan.

Art. 11 - La présente convention n'aura de valeur qu'après qu'elle aura été approuvée par le Gouvernement de Sa Majesté la Reine de la Grande Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes et par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie.

Art. 12 - Sa Hautesse Saïd Aly, Sultan de Zanzibar a déclaré par ses lettres du 14 Rejeb 1307 (6 mars 1830) à M. Mackenzie et du 5 Moharrem 1310 (31 juillet 1892) à M. Portal, n'avoir aucune objection à faire contre la concession des villes, ports et territoires du Bénadir à l'Italie et d'accepter l'arrangement tel qu'il sera fait et approuvé par le Gouvernement de Sa Majesté la Reine de la Grande Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes, qui est la Puissance protectrice du sultanat de Zanzibar.

La présente convention a été faite en six copies, dont deux en langue anglaise, deux en langue française et deux en langue arabe, d'une seule et même teneur. En cas de différend sur l'interprétation des stipulations de la présente concession, les textes français ou anglais seuls feront foi.

En foi de quoi, *sir* Gerald H. Portal, Agent diplomatique et Consul général de Sa Majesté Britannique et M. Pierre Cottoni, gérant du Consulat de Sa Majesté le Roi d'Italie ont signé les présentes et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Zanzibar, le douze du mois d'août mil huit cent quatre-vingt-douze.

P. Cottoni - G. Portal

12 février 1893 – Dénonciation du traité de Wëchale par Menelik

ANOM 2E4. Une version dans le Bulletin de l'Afrique Française, 6/1894, p. 63, copiée dans Duprey [1955], p. 404, donne une traduction légèrement différente.

Lion vainqueur de la tribu de Juda, Ménélik II, élu du Seigneur, roi des rois d'Ethiopie, à Sa Majesté Humbert I^{er}, roi d'Italie, salut.

Dans le but de fortifier l'amitié qui existe entre l'Ethiopie et l'Italie, j'ai consenti au traité de commerce et d'amitié signé à Ucciali le 25 *miazzia* 1881 (25 mai 1889). Peu après, des difficultés sont survenues qui m'ont profondément attristé.

Ayant découvert que l'article 17 de ce traité n'était pas conforme dans le texte amhara et dans le texte italien, je vous en ai immédiatement avisé, et j'ai été bien peiné de ne recevoir, tout d'abord, aucune réponse à mes réclamations. Enfin, lorsque vous m'avez envoyé le comte Antonelli avec vos pleins pouvoirs pour résoudre ces difficultés survenues, il fut convenu que pour mettre un terme à tout malentendu entre nos gouverneurs de Tigré, les frontières des territoires que je vous avais concédés seraient immédiatement délimitées. Je vous ai confié dans ce but mon *dedjazmatch* Machada-Worké. Vous me l'avez renvoyé couvert d'injures et malmené d'une façon outrageante pour mon empire, tandis que vos gouverneurs traitaient directement avec tous les ennemis de mon autorité, avec tous les révoltés, foulant les frontières au mépris de notre traité et cherchant à soulever contre moi les provinces environnantes.

J'ai été péniblement attristé de tous les événements qui m'obligent à demander le bénéfice de l'article de notre traité autorisant chacun de nous à le résilier à cette date présente, et je viens vous déclarer par cette lettre que je dénonce complètement ce traité du 25 *miazzia* 1881 (25 mai 1889) ainsi que les annexes signées le 25 septembre suivant.

Ce traité prendra donc définitivement fin le 24 *miazzia* 1886 (24 mai 1894).

Mon intention n'est pas de renoncer à toute amitié. J'espère au contraire, que lorsque ce traité n'existera plus nos relations d'amitié redeviendront aussi étroites que par le passé. Je suis persuadé que Dieu vous montrera de quel côté est la justice, et que vous jugerez par vous même, selon la vérité, les actes de vos gouverneurs.

J'espère que vous acceptez comme moi le bienfait de cet article du traité et que vous me répondrez promptement en l'accusant réception de ma déclaration.

Je fais des vœux pour que Dieu vous conserve en bonne amitié.

Ecrit à Addis Abeba, le 7 *yékatit* de l'an de grâce (12 février 1893)

9 mars 1894 – Concession à la Compagnie Impériale des Chemins de Fer d'Ethiopie

ASMAI 179/7-56 - Van Gelder de Pineda (Rosanna)[1995].

Art. 1 - Sa Majesté Ménélik II, Roi des Rois d'Ethiopie, accorde à M. Alfred Ilg, ingénieur, l'autorisation de constituer sous le nom de «Compagnie Impériale des Chemins de Fer d'Ethiopie» une compagnie ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de Djibouti à Harrar, de Harrar à Entotto, et d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc.

Art. 2 - Toutes ces lignes en ce qui touche soit les études, soit les travaux à entreprendre, soit les conditions diverses de construction, seront divisées en trois sections: la première de Djibouti à Harrar, la deuxième de Harrar à Entotto, la troisième d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc. La présente convention ne concerne que la ligne qui s'étendra de Djibouti jusqu'au Harrar.

Art. 3 - La présente concession du chemin de fer aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour où les travaux seront terminés et l'exploitation aura commencé, et cette stipulation s'appliquera à chacune des sections. En conséquence, il est convenu qu'aucune autre compagnie de chemin de fer ne sera autorisée à construire de lignes concurrentes partant soit des bords de l'Océan Indien, soit des bords de la mer Rouge jusqu'en Ethiopie, soit de l'Ethiopie au Nil Blanc.

Art. 4 - Si la compagnie qui aura entrepris ce chemin de fer n'a pas commencé les travaux de la ligne de Djibouti à Harrar dans le délai de deux ans à dater de cette présente convention, sa concession sera annulée.

Art. 5 - A partir du commencement de l'exploitation jusqu'à l'expiration de la convention la compagnie devra entretenir le matériel du chemin de fer en bon état; sauf le cas de force majeure, elle ne pourra pas interrompre le service.

Art. 6 - La compagnie du chemin de fer établira le long de cette ligne, et à ses frais, un fil télégraphique et elle entretiendra les employés nécessaires à son fonctionnement. Le télégraphe construit par la compagnie sera à la disposition du gouvernement éthiopien pour toutes les dépêches du service de l'Etat; les dépêches des particuliers seront également reçues moyennant un prix qui sera ultérieurement fixé.

Si le premier fil devient insuffisant la compagnie en établira un second et à ses frais.

Le télégraphe sera établi partout où parviendra le chemin de fer.

Art. 7 - La compagnie ne pourra charger des troupes ou du matériel de guerre, pour les faire entrer ou sortir du pays, sans une lettre du Roi des Rois d'Ethiopie; si elle acceptait de tels transports sans un ordre, elle devrait abandonner le chemin de fer au gouvernement éthiopien. Les troupes et le matériel de guerre du gouvernement éthiopien seront transportés moyennant un tarif à établir d'un commun accord entre la compagnie et le gouvernement éthiopien. Les prix pour l'Empereur seront moindres que pour toute autre personne. En temps de guerre les troupes et le matériel de guerre seront transportés gratuitement.

Art. 8 - Pour les marchandises appartenant aux particuliers, la compagnie fixera elle-même ses tarifs, cependant ces tarifs ne pourront être supérieurs aux prix actuels de transport mais plutôt inférieurs.

Art. 9 - Les droits de douane perçus à Harrar pour le compte de Sa Majesté n'étant jusqu'à ce jour que de 5 pour cent et ne dépassant pas 1 000 000 Frs, afin de faciliter la construction du chemin de fer et d'assurer l'intérêt des capitaux engagés, Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie accorde à la compagnie l'autorisation de percevoir un droit de 10 pour cent sur toutes les marchandises montant ou descendant. Mais ce droit dont il est question dans le présent article 9 sera réduit à 5 pour cent lorsque les bénéfices de la compagnie auront atteint 2 500 000 Frs. Lorsque ces bénéfices atteindront 3 000 000 Frs le droit sera complètement supprimé. Au cas où le bénéfice net de la compagnie dépasserait annuellement 3 000 000 Frs, le surplus serait partagé par moitié entre la compagnie et le gouvernement Ethiopien.

Art. 10 - Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie donnera l'ordre que toutes les marchandises payant des frais de transport, partant de Harrar ou venant de Djibouti soient désormais transportées par le chemin de fer. Dans toute localité où pourraient arriver des marchandises des douaniers du gouvernement, chargés de la surveillance, prélèveront le droit sur place.

Art. 11 - Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie concède à la compagnie les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, sur tout le parcours de la ligne avec les forêts, les mines, et les eaux qu'ils contiennent, lesquels terrains seront mesurés et délimités; la zone prise ainsi sur les terrains sera de 1 000 mètres.

Art. 12 - Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie fera garder contre toute atteinte le chemin de fer et les aménagements de la voie; à cet effet les soldats préposés à cette garde ainsi que leurs approvisionnement seront transportés gratuitement.

Art. 13 - Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie ne prélèvera aucun droit de douane sur les matériaux et l'outillage que la compagnie importera pour ses travaux, soit du pays même, soit de l'étranger, tant que le chemin de fer sera entre les mains de la compagnie, tout ce qui sera nécessaire au chemin de fer ainsi qu'il vient d'être dit, soit charbon de terre, soit toute autre marchandise importée par la compagnie seront exempts de droits de douane.

Art. 14 - A la fin de cette concession le chemin de fer, ses dépendances, ainsi que le matériel fixe, deviendront la propriété du gouvernement éthiopien sans indemnité. Pour le matériel roulant et les approvisionnements le gouvernement éthiopien n'en prendra possession que moyennement paiement.

Art. 15 - La compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer donnera à Sa Majesté Menelik II pour cette présente concession une somme de 100 000 thalers. Mais Sa Majesté recevra pour le montant de cette somme des actions émises par la compagnie.

Addis Abeba, le 1^{er} mégabit 1886 (9 mars 1894)

5 mai 1894 – Troisième protocole italo-britannique sur les zones d'influence en Afrique orientale

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 13, pp. 337-338.

Version anglaise dans Hertslet (Sir E.), n° 136.

Affine di portare a complimento la delimitazione delle sfere d'influenza fra la Gran Bretagna e l'Italia nell'Africa orientale, che ha formato oggetto dei protocolli firmati a Roma il 24 marzo ed il 15 aprile 1891 i sottoscritti:

Francesco Crispi, Presidente del Consiglio dei ministri di Sua Maestà il Re d'Italia, cavaliere dell'ordine supremo della SS. Annunziata, gran croce degli ordini dei Ss. Maurizio e Lazzaro e della Corona d'Italia, deputato al Parlamento, e

Sir Francis Clare Ford, gran croce dell'ordine molto onorevole del Bagno, gran croce dell'ordine molto distinto di San Michele e San Giorgio, membro del molto onorevole Consiglio privato ed Ambasciatore straordinario e plenipotenziario di Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, Imperatrice delle Indie, presso Sua Maestà il Re d'Italia, autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno convenuto quanto segue:

1° Il limite delle sfere d'influenza della Gran Bretagna e dell'Italia nelle regioni del Golfo d'Aden è costituito da una linea che, partendo da Gildessa e dirigendosi verso l'8° latitudine nord, contorna la frontiera nord-est dei territori delle tribù Girri, Bertiri, e Rer Ali, lasciando a destra i villaggi di Gildessa, Darmi, Giggiga e Milmil. Arrivata all'8° latitudine nord, la linea s'identifica con quel parallelo fino alla sua intersezione col 48° est Greenwich. Si dirige, in seguito, all'intersezione del 9° latitudine nord col 49° est Greenwich, e segue quel meridiano fino al mare.

2° I due Governi s'impegnano di conformarsi nelle regioni del protettorato britannico ed in quelle dell'Ogaden, a favore così dei sudditi e protetti britannici ed italiani come delle tribù che abitano quei territori, alle stipulazioni dell'atto generale di Berlino e della dichiarazione di Bruxelles relative alla libertà del commercio.

3° Nel porto di Zeila vi sarà eguaglianza di trattamento fra i sudditi e protetti britannici ed italiani in tutto ciò che concerne le loro persone, i loro beni e l'esercizio del commercio e dell'industria.

Roma, 5 maggio 1894.

Francesco Crispi - Francis Clare Ford

12 mai 1894 – Traité entre l'Angleterre et Léopold II sur les sphères d'influences entre les possessions britanniques et le Congo

Brownlie (Ian) [1979], p. 693-694.

14 août 1894 – Traité entre la France et Léopold II sur les frontières entre les Congos

Brownlie (Ian) [1979], p. 604-605.

Les soussignés

Gabriel Hanotaux, ministre des Affaires étrangères de la République française, officier de l'ordre de la Légion d'Honneur;

et Jacques Hausmann, directeur des Affaires politiques et commerciales au ministère des Colonies, officier de l'ordre de la Légion d'Honneur, chevalier de l'ordre de Léopold de Belgique;

Joseph Devolder, ancien ministre de la Justice et ancien ministre de l'Intérieur et de l'Instruction publique de Sa Majesté le roi des Belges, vice-président du Conseil supérieur de l'Etat indépendant du Congo officier de l'ordre de Léopold de Belgique, grand-officier de la Légion d'Honneur;
et le baron Constant Goffinet, chevalier de l'ordre de Léopold de Belgique, chevalier de l'ordre de la Légion d'Honneur;

Plénipotentiaires de la République française et de l'Etat indépendant du Congo, délégués à l'effet de préparer un accord relatif à la délimitation des possessions respectives des deux Etats et de régler les autres questions pendantes entre eux, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1^{er} - La frontière entre l'Etat indépendant du Congo et la Colonie du Congo français, après avoir suivi le thalweg de l'Oubanghi jusqu'au confluent du M'Bomou (1) et de Ouellé, sera constitué ainsi qu'il suit :

1. Le thalweg du M'Bomou jusqu'à sa source;
2. une ligne droite rejoignant la crête de partage des eaux entre les bassins du Congo et du Nil.

A partir de ce point la frontière de l'Etat indépendant est constitué par la dite crête de partage jusqu'à son intersection avec le 30^e degré de longitude est de Greenwich (27°40' Paris).

Art. 2 - Il est entendu que la France exercera, dans des conditions qui seront déterminées par un Arrangement spécial, le droit de police sur le cours du M'Bomou, avec un droit de suite sur la rive gauche. Ce droit de police ne pourra s'exercer sur la rive gauche qu'exclusivement le long de la rivière, en cas de flagrant délit, et autant que la poursuite par les agents français serait indispensable pour amener l'arrestation des auteurs d'infractions commises sur le territoire français ou sur les eaux de la rivière. Elle aura, au besoin, un droit de passage sur la rive gauche pourra assurer ses communications le long de la rivière.

Art. 3 - Les postes établis par l'Etat indépendant au nord de la frontière stipulée par le présent arrangement seront remis aux agents accrédités par l'autorité française, au fur et à mesure que ceux-ci se présenteront sur les lieux.

Des instructions à cet effet seront concertées immédiatement entre les deux gouvernements et seront adressées à leurs agents respectifs.

Art. 4 - L'Etat indépendant s'engage à renoncer à toute occupation et à n'exercer, à l'avenir, aucune action politique d'aucune sorte à l'ouest et au nord d'une ligne ainsi déterminée :

Le 30^e degré de longitude est de Greenwich (27°40' Paris), à partir de son intersection avec la crête de partage des eaux des bassins du Congo et du Nil, jusqu'au point où ce méridien rencontre le parallèle 5° 3', puis ce parallèle jusqu'au Nil.

Art. 5 - Le présent arrangement sera ratifié et les ratifications en seront échangées, à Paris, dans le délai de trois mois, ou plus tôt si faire se peut.

Art. 6 - En foi de quoi les plénipotentiaires ont dressé le présent arrangement et y ont apposé leurs signatures.

Fait à Paris, en double exemplaire, le 14 août 1894,

Signé : G. Hanotaux - J. Haussman - J. Devolder - Baron C. Goffiner

Note (1) : Les termes «M'Bomou» et «sources du M'Bomou» se rapportent aux indications contenues dans la carte du Junker (Gotha, Justus Perthes, 1898) (sic).

1^{er} mars 1895 – Convention d'amitié et de commerce franco-éthiopienne

Acceptée par la France le 3/6/1896. Nous n'avons pas trouvé le texte de cette convention.

15 mai 1895 - Accord additionnel à la Convention entre l'Italie et Zanzibar du 12 août 1892

Trattati e convenzioni fra il regno d'Italia ed i governi esteri, vol. 13, pp. 265-267.

Le Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar et dépendances de la Côte orientale d'Afrique, par le présent contrat annexe, accorde au Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie l'exercice provisoire pendant trois années de la convention du 12 août 1892, signée *ad referendum* par sir Gerald Portal et M. Pierre Cottoni, pour la concession des villes, ports et territoires énumérés à l'article 1 de la dite convention, aux conditions stipulées dans les articles suivants :

Art. 1 - Si le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie, ou la Compagnie qui le représentera, abandonne les sus-dites villes du Benadir dans le délai ou à la fin de trois ans à partir du seize juillet mil huit cent quatre-vingt-treize (16 juillet 1893) et rejette ainsi la convention signée le 10 août 1892, le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie s'engage à payer au Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan, aussitôt après l'abandon, une somme de cinquante mille roupies pour indemnité de dépenses qu'occasionnerait au Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan le rétablissement de son administration dans les villes et ports du Benadir, et cette indemnité à payer serait de cent mille roupies si le pays avait été en état de guerre dans les trois mois qui précéderaient l'abandon.

Art. 2 - En cas d'abandon des villes du Benadir comme il est dit à l'article précédent, les travaux publics tels que routes, signes et marques pour la navigation (*leading marks*) et autres travaux pour lesquels il serait impossible de fixer la valeur en argent et que la Compagnie italienne ne pourrait ni céder à des tiers ni exploiter elle-même, seront abandonnés gratuitement au Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan. La réalisation de tous les autres travaux publics sera réglée par l'article VII de la convention du 12 août 1892.

Art. 3 - La prime de quarante mille roupies que le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie s'est engagé à payer au Gouvernement de Sa Hautesse le Sultan de Zanzibar, suivant l'art. VIII de la convention du 12 août 1892, ne sera payée que quand la dite convention entrera définitivement en vigueur, c'est-à-dire, après les trois années d'exercice provisoire accordées par le présent contrat-annexe et dans le cas où le pays ne serait pas abandonné par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie à la fin de cet exercice provisoire.

Art. 4 - L'exercice provisoire pour trois années de la convention du 12 août 1892, qui fait l'objet du présent contrat-annexe, commencera le seize juillet mil huit cent quatre-vingt-treize (16 juillet 1893), pour finir le quinze juillet mil huit cent quatre-vingt-seize (15 juillet 1896). Pendant cette période les clauses et conditions de la convention du 12 août 1892 conserveront toute leur valeur en ce qu'elles ne seront pas modifiées par le présent contrat.

Art. 5 - Si les ports et villes de Benadir n'avaient pas été abandonnés avant le quinze juillet mil huit cent quatre-vingt-seize (15 juillet 1896) la convention signée "*ad referendum*" le 12 août 1892 par sir Gerald Portal et M. P. Cottoni, entrerait en vigueur à partir du dit jour avec toutes ses clauses et conditions.

Art. 6 - Le présent contrat n'aura de valeur qu'après qu'il aura été approuvé par le Gouvernement de Sa Majesté la Reine de la Grande Bretagne et Irlande, Impératrice des Indes et par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie.

Art. 7 - La présente convention a été faite en six copies, dont trois en anglais et trois en français.

En foi de quoi, MM. Rennell Rodd, Agent diplomatique et Consul général de Sa Majesté Britannique A. I. et P. Cottoni, gérant du Consulat de Sa Majesté le Roi d'Italie, ont signé les présentes et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Zanzibar, le quinze du mois de mai mil huit cent quatre-vingt-treize.

P. Cottoni - Rennell Rodd

7 juillet 1895 – Accord italo-britannique pour la délimitation sur le terrain de la frontière erithréo-soudanaise entre ras Casar et le Barca

Actes Palentaires, 21^e législature, 2^e session, 1902 - ASMAI 35/6-23.

Nello scopo di stabilire in modo permanente la dipendenza delle tribù semi-nomadi che trovandosi alla frontiera tra il Barca ed il Mar Rosso, e per determinare precisamente il confine che divide il territorio italiano da quello egiziano in detta regione,

Sua Eccellenza il cavaliere Oreste Baratieri, tenente generale..., governatore della Colonia Eritrea
e

Sua Eccellenza il Ferik Sir Herbert Kitchener Pasha..., Sirdar dell'esercito egiziano,

Autorizzati dai loro governi rispettivi, sono convenuti dei seguenti articoli:

1. Nel tratto compreso tra il Mar Rosso ed il Barca, la linea di confine fra l'Egitto e l'Eritrea da Ras Casar va a raggiungere il ramo principale del Carora a due chilometri circa dalla costa, e quindi segue il filone del Carora fino al punto segnato "Karora" sulla carta. Di là segue lo spartiacque fra i torrenti Aïet e Merib al nord, e Falcat e Sala al sud, fino ad un punto dell'altipiano di Hagar-Nusch che sarà fissato dagli

ufficiali topografi; da questo punto così fissato, essa va a raggiungere il Barca in un punto che sarà pure determinato dai stessi topografi seguendo una linea del terreno bene determinata. Dal Barca, la linea di confine va direttamente al punto di intersezione del 17° parallèle nord col 37° méridien est Greenwich.

(...)

Asmara, 7 luglio 1895 - Generale O. Baratieri

25th June 1895 - Herbert Kitchener, Sirdar

26 octobre 1896 – Traité de paix italo-éthiopien

ASMAI 179/7-57

Au nom de la Très-Sainte-Trinité

Sa Majesté Humbert I, Roi d'Italie, et Sa Majesté Menelik II, Empereur d'Ethiopie, désireux de mettre fin à la guerre et de faire revivre leur ancienne amitié ont stipulé le traité suivant:

Pour conclure ce traité, Sa Majesté le Roi d'Italie a délégué, comme son envoyé plénipotentiaire, le major docteur César Nerazzini, chevalier des Saints Maurice et Lazare, officier de la couronne d'Italie. Les pleins pouvoirs du major Nerazzini ayant été reconnus en bonne et due forme, Son Excellence le major Nerazzini, au nom de Sa Majesté le Roi d'Italie, et Sa Majesté Menelik II, Empereur d'Ethiopie et des Pays Galla, en son propre nom, ont convenu et conclu les articles suivants:

Art. 1^{er} - L'état de guerre entre l'Italie et l'Ethiopie a pris définitivement fin. En conséquence il y aura paix et amitié perpétuelles entre Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté le Roi d'Ethiopie, ainsi qu'entre leurs successeurs et sujets.

Art. 2 - Le traité conclu à Outchalé le 25 *miazia* 1881, (correspondant au 2 mai 1889) est et demeure définitivement annulé ainsi que ses annexes.

Art. 3 - L'Italie reconnaît l'indépendance absolue et sans réserve de l'Empire Ethiopien comme Etat souverain et indépendant.

Art. 4 - Les deux puissances contractantes n'ayant pu se mettre d'accord sur la question des frontières, et désireuses cependant de conclure la paix sans délai et d'assurer ainsi à leurs pays les bienfaits de la paix, il a été convenu que dans le délai d'un an, à dater de ce jour, des délégués de confiance de Sa Majesté le Roi d'Italie et de Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie établiront, par une entente amicale, les frontières définitives. Jusqu'à ce que ces frontières aient été ainsi fixées, les deux parties contractantes conviennent d'observer le «*statu quo ante*», s'interdisant strictement de part et d'autre de franchir la frontière provisoire, déterminée par le cours des rivières Mareb, Belessa et Mouna.

Art. 5 - Jusqu'à ce que le gouvernement italien et le gouvernement éthiopien aient d'un commun accord fixé leurs frontières définitives, le gouvernement italien s'engage à ne faire de cession quelconques de territoires à aucune autre puissance. Au cas où il voudrait abandonner de sa propre volonté une partie du territoire qu'il détient, il en ferait remise à l'Ethiopie.

Art. 6 - Dans le but de favoriser les rapports commerciaux et industriels entre l'Italie et l'Ethiopie, des accords ultérieurs pourront être conclus entre les deux gouvernements.

Art. 7 - Le présent traité sera porté à la connaissance des autres puissances par les soins des deux gouvernements contractants.

Art. 8 - Le présent traité devra être ratifié par le gouvernement italien dans un délai de trois mois à dater de ce jour.

Art. 9 - Le présent traité de paix conclu ce jour sera écrit en amharigna et en français, les deux textes absolument conformes, et fait en deux exemplaires, signés des deux parties, dont un restera entre les mains de Sa Majesté le Roi d'Italie et l'autre entre les mains de Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie.

Etant bien d'accord sur les termes de ce traité, Sa Majesté Menelik II, Empereur d'Ethiopie, en son propre nom, et Son Excellence le major docteur Nerazzini, au nom de Sa Majesté le Roi d'Italie, l'ont approuvé et revêtu de leurs sceaux.

Fait à Addis Abeba le 17 *tekemt* 1889 (correspondant au 26 octobre 1896)

Maggiore Cesare Nerazzini, inviato plenipotenziario di S. M. il re d'Italia - Sceau de Menelik II

26 octobre 1896 – Convention sur les prisonniers annexe au traité de paix italo-éthiopien

ASMAI 179/7-57.

Au nom de la Très-Sainte-Trinité

Antre Sa Majesté Menelik II, Empereur d'Ethiopie et des Pays Galla, et Son Excellence le major docteur Cesar Nerazzini, envoyé plénipotentiaire de Sa Majesté Humbert I, Roi d'Italie, a été convenue et conclue la présente convention:

Art. 1 - Comme conséquence du traité de paix entre le royaume d'Italie et l'empire d'Ethiopie signé ce jour, les prisonniers de guerre italiens retenus en Ethiopie sont déclarés libre. Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie s'engage à les réunir dans le plus bref délai possible et à les remettre à Harar au plénipotentiaire italien, aussitôt que le traité de paix aura été ratifié.

Art. 2 - Pour faciliter le rapatriement de ces prisonniers de guerre et leur assurer tous les soins nécessaires, Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie autorise un détachement de la Croix-Rouge italienne à venir jusqu'à Guellessa.

Art. 3 - Le plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Italie ayant spontanément reconnu que les prisonniers ont été l'objet de la plus grande sollicitude de la part de Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie, constate que leur entretien a entraîné des dépenses considérables et que de ce fait le gouvernement italien est redevable envers Sa Majesté des sommes correspondant à ces dépenses.

Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie déclare s'en rapporter à l'équité du gouvernement italien pour le dédommager de ces sacrifices.

En foi de quoi, Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie, en son propre nom, et Son Excellence le major docteur Cesar Nerazzini, au nom de Sa Majesté le Roi d'Italie, ont approuvé et revêtu de leurs sceaux la présente convention.

Fait à Addis Abeba le 17 *tekemt* 1889 (correspondant au 26 octobre 1896)

Maggiore Cesare Nerazzini, inviato plenipotenziario di S. M. il re d'Italia - Sceau de Menelik II

20 mars 1897 – Convention franco-éthiopienne sur les frontières

ASMAI 7/2-2 & ASMAI 179/7-57 - ANOM 2E4.

Entre S. M. Menelik, Roi des Rois d'Ethiopie et M. Lagarde, Ministre Plénipotentiaire, Représentant du Gouvernement de la République Française, Officier de la Légion d'Honneur, Grand-Croix de l'Ordre Impérial d'Ethiopie, il a été convenu ce qui suit:

La frontière de la zone côtière conservée par la France comme possession ou protectorat direct sera indiquée par une ligne partant de la frontière franco-anglaise à Djalelo, passant à Rahalé, le Mont Daguén, Sablola, Gobad, Airoli, le bord du lac Abbe, Margada, le bord du lac Alli et de là remontant par Daimuli et Adghino Marci puis gagnant Doumeirah par Ettaga en cotoyant Raheitah (voir carte de Chaurand, 1894).

Il reste bien entendu qu'aucune Puissance étrangère ne pourra se prévaloir de cet arrangement pour s'immiscer, sous quelque forme et quelque prétexte que ce soit, dans les régions situées au delà de la zone côtière française.

Le lac Assal étant l'héritage de l'Empire d'Ethiopie, il est convenu qu'on ne défendra jamais de prendre dans ce lac le sel destiné à l'Ethiopie et que l'arrangement qui a été fait avec une compagnie au sujet du lac Assal reste intact.

Ecrit à Addis Abeba le 12 *megabit* 1889 (20 mars 1897)

Cachet de Menelik - Léonce Lagarde

14 mai 1897 – Traité anglo-éthiopien

Ullendorff (Edward) [1966], avec des commentaires sur la traduction.

Par une lettre du 14/5/1897, Rennel Rodd accepte la proposition de Menelik de reconnaître la version française, qui se trouve dans Pierre-Alype [1917], p. 145-147, en cas de divergence entre les versions anglaise et amharique.

Her Majesty Victoria, by the grace of God, Queen of Great Britain and Ireland, Empress of India, and His Majesty Menelek II, by the grace of God, King of Kings of Ethiopia, being desirous of strengthening and

rendering more effective and profitable the ancient friendship which has existed between their respective kingdoms;

Her Majesty Queen Victoria having appointed as her Special Envoy and Representative to His Majesty the Emperor Menelek II, James Rennel Rodd, esq. Companion of the Most Distinguished Order of St. Michael and St. George, whose full powers have been found in due and proper form, and His Majesty the Emperor Menelek, negotiating in his own name as King of Kings of Ethiopia, they have agreed upon and do conclude the following Articles, which shall be binding on themselves, their heirs and successors :

Art. 1 - The subjects of or persons protected by each of the Contracting Parties shall have full liberty to come and go and engage in commerce in the territories of the other, enjoying the protection of the Government within whose jurisdiction they are; but it is forbidden for armed bands from either side to cross the frontier of the other on any pretext whatever without previous authorization from the competent authorities.

Art. 2 - The frontiers of the British Protectorate on the Somali Coast recognized by the Emperor Menelek shall be determined subsequently by exchange of notes between James Rennell Rodd, Esq., as Representative of Her Majesty the Queen, and Ras Maconen, as Representative of His Majesty the Emperor Menelek, at Harrar. These notes shall be annexed to the present Treaty, of which they will form an integral part, so soon as they have received the approval of the High Contracting Parties, pending which the status quo shall be maintained.

Art. 3 - The caravan route between Zeila and Harrar by way of Gildessa shall remain open throughout its whole extent to the commerce of both nations.

Art. 4 - His Majesty the Emperor of Ethiopia, on the one hand, accords to Great Britain and her Colonies in respect of import duties and local taxation, every advantage which he lay accord to the subjects of other nations.

On the other hand, all material destined exclusively for the service of the Ethiopian State shall, on application from His Majesty the Emperor, be allowed to pass through the port of Zeyla into Ethiopia free of duty.

Art. 5 - The transit of fire-arms and ammunitions destined for His Majesty the Emperor of Ethiopia through the territories depending on the Government of Her Britannic Majesty is authorized, subject to the conditions prescribed by the General Act of the Brussels Conference, signed the 2nd July, 1890.

Art. 6 - His Majesty the Emperor Menelik II, King of Kings of Ethiopia, engages himself towards the Government of Her Britannic Majesty to do all in his power to prevent the passage through his dominions of arms and ammunitions to the Mahdists, whom he declares to be the enemies of his Empire.

The present Treaty shall come into force as soon as its ratification by Her Britannic Majesty shall have been notified to the Emperor of Ethiopia, but it is understood that the prescription of Article VI shall be put into force from the date of its signature.

In faith of which His Majesty Menelek II, King of Kings of Ethiopia, in his own name, and James Rennel Rodd, Esq., on behalf of Her Majesty Victoria, Queen of Great Britain and Ireland, Empress of India, have signed the present Treaty, in duplicate, written in the English and Amharic languages identically, both texts being considered as official, and have thereto affixed their seals.

Done in Addis Ababa, the 14th day of May, 1897.

14 mai 1897 – Traité entre la Grande-Bretagne et l’Ethiopie sur les frontières du Somaliland

Hertslet (Sir E.) [1908].

Le traité est rédigé en anglais et amharique, mais la version française fera foi en cas de doute.

Ratifié par la Reine le 28/7/1897, notifiée le 30/8/1897.

Her Majesty Victoria, by the grace of God, Queen of Great Britain and Ireland, Empress of India, and His Majesty Menelek II, by the grace of God, King of Kings of Ethiopia, being desirous of strengthening and rendering more effective and profitable the ancient friendship which has existed between their respective kingdoms;

Her Majesty Queen Victoria having appointed as Her special Envoy and Representative to His Majesty the Emperor Menelek II, James Rennel Rodd, Esq., Companion of the Most Distinguished Order of St Michael and St Georges, whose full powers have been found in due and proper form, and His Majesty the Emperor Menelek, negotiating in his own name as King of Kings of Ethiopia, they have agreed upon and do conclude the following Articles, which shall be binding on themselves, their heirs and successors :

Art. 1 - Freedom of intercourse

Art. 2 - The frontier of the British Protectorate on the Somali Coast, recognized by the Emperor Menelek shall be determined subsequently by exchange of notes between James Rennel Rodd Esq., as Representative of Her Majesty the Queen, and Ras Maconen, as Representative of His Majesty the Emperor Menelek, at Harrar. These notes shall be annexed to the present Treaty, of which they will form an integral part, so soon as they have received the approval of the High Contracting Parties, pending with the status who shall be maintained.

Art. 3 - Caravan route between Zeila and Harrar to remain open

Art. 4 - Most favoured nation treatment. Ethiopian state material to pass through port of Zeila free of duty.

Art. 5 - Transit of arms.

Art. 6 - His Majesty, the Emperor Menelek II, King of Kings of Ethiopia, engages himself towards the Government of Her Britannic Majesty to do all in his power to prevent the passage through his dominions of arms and ammunition to the Mahdists, whose he declares to be enemies of His Empire.

The present Treaty shall come into force as soon as its ratification by Her Britannic Majesty shall have been notified to the Emperor of Ethiopia, but it is understood that the prescriptions of Art. 6 shall be put into force from the date of its signature.

In faith of which His Majesty Menelek II, King of Kings of Ethiopia in his own name, and James Rennel Rodd, Esq., on behalf on Her Majesty Victoria, Queen of Great Britain and Ireland, Empress of India, have signed the present treaty, in duplicate, written in the English and Amharic language identically, both texts being considered as official, and have hereto affixed their seals.

Version en français

ACS, Martini, 5/17

Sa Majesté Victoria, par la grâce de Dieu, reine de la Grande-Bretagne, et Sa Majesté l'empereur Menelik, par la grâce de Dieu, roi des rois d'Ethiopie, désireux de renforcer et de rendre plus effective et profitable l'ancienne amitié existant entre leurs royaumes respectifs.

Sa Majesté la reine Victoria ayant accrédité comme envoyé spécial et représentant auprès de Sa Majesté l'empereur Menelik James Rennel Rodd, esq., membre de l'ordre de Saint-Michel et de Saint-Georges, dont les pleins pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, et sa Majesté l'empereur Menelik, négociant en son propre nom en qualité de roi des rois d'Ethiopie, ont décidé de conclure les articles suivants, qui devront les lier eux-mêmes, leurs héritiers et leurs successeurs.

Art. 1^{er} - Les sujets et protégés de chaque partie contractante auront pleine liberté de circuler et de se livrer au commerce sur les territoires de l'autre partie, en jouissant de la protection du gouvernement dans la juridiction duquel ils seront mais il est interdit aux troupes armées, de chaque côté, de franchir la frontière, sous aucun prétexte que ce soit, sans la préalable autorisation des autorités compétentes.

Art. 2 - Les frontières du protectorat anglais sur la côte du Somali, reconnues par l'empereur Menelik, seront déterminées ultérieurement par un échange de notes entre James Rennel Rodd, esq., en tant que représentant de Sa Majesté la Reine, et ras Maconen, en tant que représentant de Sa Majesté l'empereur Menelik, à Harrar. Ces notes seront annexées au présent traité et en feront partie intégrante, dès qu'elles auront reçues l'approbation des hautes parties contractantes, le *statu quo* devant être provisoirement maintenu.

Art. 3 - La route de caravane entre Zeyla et Harrar, passant par Gildessa, restera ouverte dans toute son étendue au commerce des deux nations.

Art. 4 - Sa Majesté l'empereur d'Ethiopie, d'une part, accorde à la Grande-Bretagne et à ces colonies, en ce qui concerne les taxes d'importation et les impôts locaux, tout avantage qui sera accordé aux sujets des autres nations.

D'autre part, toutes matières destinées exclusivement au service de l'Etat éthiopien pourront, sur demande de Sa Majesté l'empereur, pénétrer en Ethiopie en franchise de droits par le port de Zeyla.

Art. 5 - Le transit d'armes à feu et de munitions destinées à Sa Majesté l'empereur d'Ethiopie sera autorisé sur l'étendue des territoires dépendants du gouvernement de Sa Majesté britannique, dans les conditions prescrites par l'Acte général de la conférence de Bruxelles, en date du 2 juillet 1890.

Art. 6 - Sa Majesté l'empereur Menelik, roi des rois d'Ethiopie, s'engage vis-à-vis du gouvernement de Sa Majesté britannique à faire tout ce qui sera en son pouvoir pour empêcher [fin manquante].

juin 1897 – Nomination de Léontieff comme gouverneur des «Provinces Equatoriales»

ASMAI 39/4-45 - *Extrait des statuts de la «Société Anonyme belge pour le développement de l'Industrie et du Commerce dans les provinces équatoriales d'Abyssinie»* 22/5/98.

Le Lion de la tribu de Juda a vaincu.

Nous, Menelik II, lieutenant de Dieu, Roi des Rois d'Ethiopie, que la paix soit avec Nous!

Décretons ce qui suit:

En raison des services que M. le comte Nicolaï de Léontieff a rendus par amitié à mon gouvernement, nous le nommons gouverneur général des pays dénommés Provinces Equatoriales, avec mission d'y introduire Notre autorité impériale.

Nous lui laissons la faculté de s'adjoindre tous les concours matériels, financiers ou autres qu'il jugerait utiles pour mener à bien cette colonisation.

Pour l'indemniser des dépenses qu'il sera obligé de faire, nous lui accordons le privilège de mettre ces provinces en valeur à tous les points de vue, pendant cinq ans, sans payer d'impôts, après quoi il nous payera le tribut en or, ivoire et café comme les autres généraux.

4 juin 1897 – Echange de notes anglo-éthiopien sur les frontières

Pierre-Alype (Façois) [1917], p. 150-151 - Hertslet (Sir E.) [1908]

Approuvé par la Grande Bretagne, notifié le 30/8/1897.

Approuvé par Menelik, notifié le 8/12/1897.

M. Rodd à ras Makunan,

Harrar, le 4 juin 1897 (28 *genbot* 1889)

Après discussion amicale avec Votre Excellence, j'ai compris que S.M. l'empereur d'Ethiopie reconnaîtra comme frontière du Protectorat britannique sur la Côte des Somalis la ligne qui, partant de la mer à l'endroit fixé par l'accord entre la Grande-Bretagne et la France en février 1888, vis-à-vis les puits d'Hadou, suit la route des caravanes, tracée dans cet accord, qui passe par Abbassouen, jusqu'à la colline de Somadou. A partir de ce point sur la route, la ligne est tracée par les montagnes de Saw et la colline d'Egu jusqu'à Mogar Medir; à partir de Mogar Medir elle est tracée en ligne droite par Eylinta Kaddo jusqu'à Arran Arrhe, près de l'intersection de 44° est de Greenwich et 9° nord. de ce point une ligne droite sera tracée jusqu'à l'intersection de 47° est de Greenwich et 8° nord. A partir d'ici la ligne suivra le tracé de la frontière indiqué par le Protocole anglo-italien du 5 mai 1894 jusqu'à la mer.

Les tribus habitant de chaque côté de la ligne auront le droit de fréquenter les pâturages d'un côté ainsi que de l'autre, mais il est entendu que pendant leurs migrations elles seront soumises à la juridiction de l'autorité territoriale. Un libre accès aux puits les plus proches est réservé également aux habitants de chaque côté de la ligne.

Cet accord, conformément à l'article 2 du traité signé le 14 mai 1897 (7 *genbot* 1889), par S.M. l'empereur Menelik et Mr Rennel Rodd à Addis Abeba, doit être approuvé par les deux hautes parties contractantes.

Réponse de ras Makunan à M. Rodd

Sent from Ras Makunan, Governor of Harrar and its dependencies;

May this reach the Honourable Mr Rennel Rodd, Envoy of the British Kingdom.

I inform you today that, after long friendly discussion, the boundary of the British Somali Protectorate upon which we have agreed is as follow :

Starting from the sea-shore opposite the wells of Hadou (as on which the French and the English Governments agreed in February 1888), it allows the caravan-road by Abbassouen till Mount Somadou; from Lount Somadou to Mount Saw; from Mount Saw to Mount Egu; from Mount Egu to Moga Medir; starting from Moga Medir, it goes in a direct line to Eylinta Kaddo and Arran Arrhe on 44 est of Greenwich and 9° north, and again in a direct line until 47° east and 8° north. After this the boundary follows the line on which the English and the Italians agreed on the 5th May 1894, until the sea.

The subjects of both the Contracting Parties are at liberty to cross their frontiers and graze their cattle, but these people, in every place where they go, must obey the Governor of the country which are in the neighbourhood shall remain open for the two parties.

These two letters on which we have agreed, according to Article II of the Treaty of His Majesty the Emperor of Ethiopia and Mr Rennel Rodd of the 7th *Genbot* 1889 (14th May 1897), the two Sovereign having seen them, if they approve them, shall be sealed again.

4 juin 1897 – Déclaration de Rennell Rodd au ras Makonnen délimitant le Somaliland

ANOM 2E4.

Harar, le 4 juin 1897 (28 *gembot* 1889)

Après discussion amicale avec Votre Excellence, j'ai compris que Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie reconnaîtra comme frontière du Protectorat britannique sur la côte des Somalis la ligne qui, partant de la mer à l'endroit fixé par l'accord entre la Grande-Bretagne et la France, en février 1888, vis à vis les puits d'Hadou, suit la route des caravanes, tracée dans cet accord, qui passe par Abassouen jusqu'à la colline de Somadou. A partir de ce point sur la route la ligne est tracée par les montagnes de Saw et la colline d'Egu jusqu'à Mogar-Medir, à partir de Mogar-Medir elle est tracée en ligne droite par Eylinta Kaddo jusqu'à Arran-Arrhe, près de l'intersection de 44 degré est de Greenwich et 0 degré nord. De ce point, une ligne droite sera tracée jusqu'à l'intersection de 47 degré est de Greenwich et 8 degré nord. A partir d'ici la ligne suivra le tracé de la frontière indiqué par le protocole anglo-italien du 5 mai 1894, jusqu'à la mer. Les tribus habitant de chaque côté de la ligne auront le droit de fréquenter les pâturages d'un côté ainsi que de l'autre, mais il est entendu que pendant leurs migrations elles seront soumises à la juridiction de l'autorité territoriale. Un accès libre aux puits les plus proches est réservé également aux habitants de chaque côté de la ligne.

Cet accord, conformément à l'article 2 du traité signé le 14 mai 1897 (7 *gembot* 1889) par Sa Majesté l'Empereur Ménélik et M. Rennell Rodd à Addis Abeba, doit être approuvé par les deux hautes parties contractantes.

24 juin 1897 – Traité de commerce italo-éthiopien

ASMAI 179/7-57.

Sa Majesté Menelik II, Roi des Rois d'Ethiopie et Sa Majesté Humbert I, Roi d'Italie, dans l'intention de régler les rapports commerciaux, et les développer et de les rendre de plus en plus avantageux aux deux puissances contractantes, S. M. Humbert I Ayant envoyé et muni de pleins pouvoirs M. le major César Narazzini, grand officier de la couronne d'Italie et chevalier des Saints Maurice et Lazare; S. M. Menelik II Roi des Rois d'Ethiopie en son propre nom et M. le major Narazzini au nom de S. M. le Roi Humbert ont convenu et stipulé ce qui suit:

Art. 1^{er} - Les sujets de chacune des deux parties contractantes auront pleine liberté d'entrer, de sortir et d'exercer leur commerce dans le territoire de l'autre, jouissant de la protection du gouvernement sous la juridiction duquel ils se trouvent.

Art. 2 - Il est convenu que les deux parties contractantes feront de leur mieux pour développer les routes de commerce entre leurs possessions et garantir ainsi la sécurité des négociants et de leurs marchandises.

Art. 3 - Les sujets éthiopiens dans les Etats de l'Italie et les sujets italiens dans les Etats éthiopiens jouiront, en ce qui concerne les droits de douane, les impôts intérieurs et les traitements généraux, tous les avantages qui seront accordés par les deux gouvernements aux sujets d'autres nations.

Art. 4 - Le transit des armes et munitions de guerre destinées à S. M. le Roi des Rois d'Ethiopie est autorisé à travers les territoires dépendants du gouvernement italien sur demande de Sa Majesté, sous les conditions prescrites par l'acte général de la conférence de Bruxelles signé le 2 juillet 1890.

Art. 5 - Tout matériel destiné au service de l'Etat éthiopien aura le droit de passer en Ethiopie par les ports et territoires italien en franchise de douane, sur demande de Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie. De même tout le matériel matériel au service du gouvernement italien passera en franchise de douane par les ports et territoires éthiopiens.

Art. 6 - Dans le but de favoriser les rapports commerciaux entre les possessions italiennes du côté de l'Océan Indien et le sud de l'Empire d'Ethiopie, les deux gouvernements s'engagent d'étudier d'un commun accord l'établissement de routes commerciales nouvelles et sûres.

Art. 7 - Pour bien surveiller et garantir les rapports amicaux entre l'Ethiopie et l'Italie les deux parties contractantes ont convenu de s'envoyer mutuellement des représentants, et il est entendu, qu'en cas qu'un des représentant ne conviendrait pas, qu'il sera remplacé.

Art. 8 - Le présent traité pourra être modifié et renouvelé d'un commun accord en tout ou en partie après trois ans à partir de la date de sa signature. Dans ce cas, les modifications doivent être notifiées par la partie contractante qui les propose à l'autre partie six mois avant ce délai de trois ans.

Art. 9 - Le présent traité devra être ratifié par le gouvernement de Sa Majesté le Roi Humbert dans le délai de six mois à partir d'aujourd'hui et entrera en vigueur dès que la ratification sera notifiée à Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie.

En foi de quoi, Sa Majesté Menelik II, Roi des Rois d'Ethiopie, en son propre nom, et M. le major Nerazzini, au nom de Sa Majesté Humbert, Roi d'Italie, ont signé le présent traité, fait en deux exemplaires, écrit en amharigna et en français identiquement, les deux textes étant considérés comme officiels et y ont affixé leurs sceaux.

Fait à Addis Abeba, le 24 juin 1897.

Maggiore Cesare Nerazzini, inviato plenipotenziario di S. M. il Re d'Italia

Sceau de Menelik

Ratifié par l'Italie le 3/9/1897

14 juin 1898 – Convention franco-britannique sur les frontières à l'ouest du Niger et les sphères d'influence à l'est du Niger

DDF - 1871-1914 (1^{re} série), tome 15, p. 523-527 - Brownlie (Ian) [1979].

7 décembre 1898 – Accord italo-britannique pour la délimitation de la frontière éritréo-soudanaise

Actes Palentaires, 21^e legislature, 2^e session, 1902 - ASMAI 35/6-23.

Accord italo-britannique pour la delimitation, sur le terrain, de la frontière eritreo-soudanaise de Ras Casar au Barca en exécution de l'accord des 25/6 & 7/7 1895

Nel desiderio di determinare il confine egiziano ed italiano da Ras Casar al Barca e dar cose esecuzione alla convenzione Kitchener-Baratieri del 7 luglio 1895, fra i sottoscritti:

Colonello Parsons Pascià, governatore di Suakim e comandante la piazza di Cassala, come rappresentante di S. A. il Khedive d'Egitto;

Commendatore Ferdinando MArtini, regio commissario civile straordinario della colonia Eritrea, come rappresentante il governo di S. M. il Re d'Italia;

si è convenuto

1. Dalla punta di Ras Casar il confine fra il territorio egiziano e l'italiano a nord della colonia Eritrea è tracciato da una linea seguendo le alture di Halibai et di Gabei-Helli, raggiunge il letto del fiume Carora, e lo rimonta fino all'altezza di Teflanait, donde, pel monte Abbeinedu, arrivata al dislivello fra le valli del Carora-Tabeh a sud e quelle di Aiterà-Arerib a nord, corre in direzione di ovest lungo il detto dislivello fino al colle di Sciancolet, e pel contrafforte di Sigat-Tellim raggiunge poco a nord del monte Roribet, l'altipiano di Hagar Nusch, di cui segue l'orlo settentrionale fino alla sommità di Hamoet; pel torrente Afta, a-va ai pozzi omonimi e quindi al Monte Haar per la regione ondulata che costituisce dislivello fra il medio corso dell'Ambacta ed il torrente Loi; e da tal nodo montano si dirige al Barca e precisamente alla

confluenza coll'Ambacta seguendo i contrafforti che limitano da nord la parte inferiore di quest'ultima valle.

2. Due commissari delegati l'uno dal governo egiziano, l'altro dal governo italiano, procederanno entro sei mesi a indicare con segni materiali il confine.

Fatto a Asmara in doppio originale nelle due lingue italiana ed araba, li 7 dicembre 1898

Charles Parsons Pasha - Martini

11 décembre 1898 – Accord italo-britannique sur les pâturages

Guazzini (Federica), [1999a], p. 219-220.

1. Le tribù dei Rasheida, degli Ad-Azeri, degli Az-Aflenda e dei Bet Mala dipendenti dal governo egiziano e le quali menano in alcun stagioni dell'anno i loro armenti a pascolare in territori facenti parte della colonia Eritrea saranno d'ora in avanti tenute a pagare al governo della colonia stessa una tassa di pascolo in misura così determinata:

Per ogni cammello : 3 talleri Maria Teresa;

Per ogni bue : 1 tallero;

Per ogni 20 animali avini : 1 tallero

2. Il governo di Suakin pagherà anno per anno l'ammontare delle dette tasse all'erario della colonia Eritrea rivalendosi verso gli Sceik delle dette tribù.

3. Fino a che nuove indagini non accertino il numero dei capi di bestiame posseduto da ciascuna delle dette tribù, si conviene di prendere a norma le cifre seguenti :

Rasheida : cammelli 5 000 (cinquemila)

Ad-Azeri : cammelli 1 000 (mille)

buoi 2 000 (duemila)

ovini 50 000 (cinquantamila)

Az-Aflenda : cammelli 100 (cento)

buoi : 100 (cento)

Bet-Mala : cammelli 200 (duecento)

buoi 1 000 (mille)

ovini 5 000 (cinquemila)

4. Entro due anni dalla data della presente convenzione, e in seguito di triennio in triennio, il governo di Suakin e il governo dell'Eritrea procederanno d'accordo a un nuovo censimento per accertare le possibili diminuzioni o i possibili aumenti del bestiame delle tribù.

5. Entro sei mesi dalla data della presente convenzione, due commissari delegati l'uno dal governo di Suakin e l'altro dal governo dell'Eritrea assegneranno a ciascuna delle sudette tribù una zona entro la quale, e non oltre, le sarà lecito condurre al pascolo i propri armenti.

6. E riservato al governo dell'Eritrea il diritto di espellere dal proprio territorio quelle tribù le quali oltrepassassero con i propri armenti le zone loro assegnate, o conducessero il bestiame a pascolare i terreni appartenenti alle tribù dipendenti dal governo della colonia.

7. Se altre tribù dipendenti dal governo egiziano e non nominate nella presente convenzione, domandino a pascolare i bestiami in territorio eritreo e la domanda sia accolta, sarà loro applicata la tassa di cui all'art.

1. La domanda dovrà essere presentata al governi dell'Eritrea dal governo di Suakin o dal comando della piazza di Cassal. La concessione in ogni caso s'intenderà fatta per una sola stagione.

19 janvier 1899 – Accord anglo-égyptien sur le Soudan

Brownlie (Ian) [1979], pp. 113-114.

Whereas certain provinces in the Soudan which were in rebellion against the authority of His Highness the Khedive have now been reconquered by the joint military and financial efforts of Her Britannic Majesty's Government and the Government of His Highness the Khedive;

And whereas it has become necessary to decide upon a system for the administration of, and for the making of, laws for, the said reconquered provinces, under which due allowance may be made for the

backward and unsettled condition of large portions thereof, and the varying requirements of different localities;

And whereas it is desired to give effect to the claims which have accrued to Her Britannic Majesty's Government, by right of conquest, to share in the present settlement and future working and development of the said system of administration and legislation,

And whereas it is conceived that for many purposes Wadi Halfa and Suakin may be most effectively administered in conjunction with the reconquered provinces to which they are respectively adjacent;

Now it is hereby agreed and declared by and between the Undersigned, duly authorized for that purpose as follows :

Art. 1 - The word "Soudan" in this Agreement means all the territories south of 22nd parallel of latitude which :

- 1) Have never been evacuated by Egyptian troops since the year 1882; or
- 2) Which, having before the late rebellion in the Soudan been administered by the Government of His Highness the Khedive, were temporarily lost by Egypt, and have been reconquered by Her Britannic Majesty's Government and the Egyptian Government acting in concert; or
- 3) Which may hereafter be reconquered by the two Governments acting in concert.

Art. 2 - The British and the Egyptian flag shall be used together, both on land and water, throughout the Soudan, except in the town of Suakin, in which locality the Egyptian flag alone shall be used.

Art. 3 - The supreme military and civil command in the Soudan shall be vested in one officer, termed the "Governor-General of the Soudan". He shall be appointed by Khedivial decree on the recommendation of Her Britannic Majesty's Government, and shall be removed only by Khedivial decree, with the consent of Her Majesty's Government.

Art. 4 - Laws, and also Orders and Regulations, with the full force of law, for the good, government of the Soudan, and for regulating the holding, disposal and devolution of property of every kind therein situate, may from time to time be made, altered, or abrogated by Proclamation of the Governor-General. Such Laws, Orders, and Regulations may apply to the whole or any named part of the Soudan, and may, either explicitly or by necessary implication, alter or abrogate any existing Law or Régulation.

All such Proclamations shall be forthwith notified to Her Britannic Majesty's Agent and Consul-General in Cairo, and to the President of the Council of Ministers of His Highness the Khedive.

Art. 5 - No Egyptian Law, Decree, Ministerial Arrêté, or other enactment hereafter to be made or promulgated, shall apply to the Soudan or any part thereof, save in so far as the same shall be applied by Proclamation of the Governor-General in manner hereinbefore provided.

[Articles VI-XII omitted]

Done in Cairo, the 19th January 1899

Cromer - Boutros Ghali

21 mars 1899 – Déclaration franco-anglaise sur les frontières en Afrique centrale et au Soudan

DDF - 1871-1914 (1^{re} série), tome 15, doc. 122 - Brownlie (Ian) [1979], p. 622-623.

The undersigned, duly authorized by their Governments, have signed the following declaration :

The IVth article of the Convention of the 14th June, 1898, shall be completed by the following provisions, which shall be considered as forming an integral part of it.

1. Her Britannic Majesty's Government engages not to acquire either territory or political influence to the west of the line of frontier defined in the following paragraph, and the Government of the French Republic engages not to acquire either territory or political influence to the east of the same line.

2. The line of frontier shall start from the point where the boundary between the Congo free State and French territory meets the water-parting between the watershed of the Nile and that of the Congo and its affluents. It shall follow in principle that water-parting up to its intersection with the 11th parallel of north latitude. From this point it shall be drawn as far as the 15th parallel in such manner as to separate, in principle, the Kingdom of Wadai from what constituted in 1882 the Province of Darfur; but it shall in no

case be so drawn as to pass to the west beyond the 21st degree of longitude east of Greenwich (18°40' east of Paris), or to the east beyond the 23rd degree of longitude east of Greenwich (29°40' east of Paris).

3. It is understood, in principle, that to the north of the 15th parallel the French zone shall be limited to the north-east and east by a line which shall start from the point of intersection of the Tropic of Cancer with the 16th degree of longitude east of Greenwich (13°40' east of Paris), shall run thence to the south-east until it meets the 24th degree of longitude east of Greenwich (21°40' east of Paris), and shall then follow the 24th degree until it meets, to the north of the 15th parallel of latitude, the frontier of Darfur as it shall eventually be fixed.

4. The two Governments engage to appoint Commissioners who shall be charged to delimit on the spot a frontier-line in accordance with the indications given in paragraph 2 of this Declaration. The result of their work shall be submitted for the approbation of their respective Governments.

It is agreed that the provision of Art. IX of the Convention of the 14th June, 1898, shall apply equally to the territories situated to the south of the 14°20' parallel of north latitude, and to the north of the 5th parallel of north latitude, between the 14°20' meridian of longitude east of Greenwich (12th degree east of Paris) and the course of the Upper Nile.

Done at London, the 21st March, 1899

Lord Salisbury - Paul Cambon

1^{er} juin 1899 – Accord italo-britannique pour la délimitation de la frontière eritreo-soudanaise

Actes Parlementaires, 21^e législature, 2^e session, 1902 - ASMAI 35/6-23.

Accord italo-britannique pour la délimitation, sur le terrain, de la frontière eritreo-soudanaise de la confluence de l'Ambacta avec le Barca à Sabderat

Da Cascium Ambacta a Sabderat il confine fra il territorio egiziano e l'italiano segue una linea che rimonta il Barca sino alla confluenza col Dada e quindi risale tale torrente fino alle sue origini, di dove con direzione generale di sud, pel dislivello fra il Barca-Locueb ed il Langheb-Gasce, cioè pei monti Eschenia, Coreb, Taiaï e per le colline che congiungono fra loro tali monti, arriva al picco di Beneifere. Di là attraversando la pianura leggermente solcata dai torrenti Taggan ed Obellet, e toccando la piccola ondulazione di terreno denominata Tedelaiei, la linea presetta raggiunge la collina di Afabgambib e quindi i monti di Sabderat al nodo di Deber Enis, passando per le alture di Ghelmabca e di Dobabub; prosegue poscia per monte Quasana, attraversata la stretta di Sabdersat, e sale sopra le alture che delimitano da sud la stretta stessa, lasciando in territorio egiziano il poggio di Sciababit.

Fatto a Sabderat, in doppio originale, il 1 giugno 1899.

Bongiovanni Simone, capitano rappresentante il Governo dell'Eritrea

W. J. Walter, maggiore rappresentante il Governo Egiziano

W. Meyer, capitano

24 janvier 1900 – Protocole de délimitation des possessions franco-italiennes

ASMAI 10/2-8 et 179/7-57 - ANOM 2E2.

Les Gouvernements d'Italie et de France ayant convenu de procéder à la délimitation mutuelle de leurs possessions dans la région côtière de la Mer Rouge et du golfe d'Aden, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont stipulé ce qui suit:

Art. 1 - Les possessions italiennes et les possessions françaises sur la côte de la Mer Rouge sont séparées par une ligne ayant son point de départ à l'extrémité du ras Doumeirah, suivant la ligne de partage des eaux du promontoire de ce nom, et se prolongeant ensuite dans la direction du sud-ouest, pour atteindre, après un parcours d'environ soixante kilomètres depuis ras Doumeirah, un point à fixer d'après les données suivantes:

Après avoir pris comme point de repère, sur une ligne suivant, à environ soixante kilomètres d'écart, la direction générale de la côte de la Mer Rouge, le point équidistant du littoral italien d'Assab et du littoral français de Tadjourah, on fixera, comme point extrême de la ligne de démarcation dont il est question ci-dessus, un point à nord-ouest du point de repère, à une distance de 15 à 20 kilomètres. Le point extrême et

la direction de la ligne de démarcation devront, en tout état, laisser du côté italien les routes caravanières se dirigeant de la côte d'Assab vers l'Aussa.

Art. 2 - Des Commissaires spéciaux, délégués à cet effet par les deux Gouvernements, procéderont sur les lieux, d'après les données à l'article précédent, à une démarcation effective. En prenant pour point de départ de la frontière le ras Doumeirah, et en déterminant le tracé de cette frontière, ils feront en sorte que le point extrême de la ligne puisse être facilement identifié par le choix d'un mamelon, d'un rocher ou d'un autre accident de terrain.

Art. 3 - Les deux Gouvernements se réservent le droit de régler plus tard la situation de l'île Doumeirah et des îlots sans noms adjacents à cette île. En attendant ils s'engagent à ne pas les occuper, et à s'opposer, le cas échéant, à toute tentative, de la part d'une tierce puissance, de s'y arroger des droits quelconques.

En foi de quoi, le présent Protocole a été signé en double exemplaire.

Fait à Rome, ce 24 janvier 1900.

Visconti Venota, Ministre des Affaires Etrangères de S. M. le Roi d'Italie

Camille Barrère, Ambassadeur de France

10 juillet 1900 – Traité italo-éthiopien pour la délimitation de la frontière entre l'Ethiopie et l'Erythrée

Actes Parlementaires, 21^e législature, 2^e session, 1902 - ASMAI 35/6-23 & 179/7-57.

Ratifiée par l'Italie le 13/4/1901.

In nome della Santa Trinità,

Sua Maestà Umberto I, Re d'Italia e Sua Maestà Menelich II, Re dei re d'Etiopia, desiderosi di regolare la questione di frontiera tra la Colonia Eritrea e l'Etiopia, rimasta aperta fin dalla conclusione del trattato di pace di Addis Abeba del 26 ottobre 1896 (17 *tekemt* 1989) d'accordo hanno conchiusa la seguente convenzione.

Art. 1 - Le linea Tomat-Todluc-Mareb-Belessa-Muna, tracciata nella carta qui annessa, è riconosciuta dalle due partie contraenti come confine tra l'Eritrea e l'Etiopia.

Art. 2 - Il Governo italiano si obbliga a non cedere nè vendere ad altra Potenza il territorio compreso tra la linea Tomat-Modluc-Mareb-Mai Ambessa-Mai Feccia-Mai Marettà-Mai Ha-Mahio-Piano delle galline faraone e la linea Tomat-Todluc-Mareb-Belesa-Muna, lasciato da Sua Maestà Menelich II, Re dei re di Etiopia, all'Italia.

Sua Maestà Menelich II, Re dei Re di Etiopia, in suo proprio nome -, per sè e pei suoi successori, ed il capitano Federico Ciccodicola in nome di Sua Maestà Umberto I, Re d'Italia, per lui e pei suoi successori, con piacere ed accordo hanno scritta questa convenzione in lingua italiana ed amarica, considerandole tutte e due come ufficiali (solo se vi è errore di scrittura l'Imperatore Menelick si atterrà all'amarico) ed avandola approvata vi appongono i loro sigilli.

Scritta nelle città di Addis Abeba il 10 luglio 1900 (3 *hamle* 1892, anno di Perdon).

Sceau de Menelik

Federico Ciccodicola, capitano, rappresentante di S. M. il Re d'Italia in Etiopia

27 février 1901 – Convention entre l'Italie et l'Angleterre sur les pâturages

Guazzini (Federica) [1999a], p. 289.

Convention signée le 27 février 1901 à Sadberat entre Martini, gouverneur de l'Erythrée, et le mudir de Cassala, Collinson.

Art. 1 - A datere del primo maggio 1901 la convenzione Parsons-Martini relativa ai pascoli eritrei sottoscritta in Asmara il 7 dicembre 1898 è abrogata.

Art. 2 - Ciascuno dei due governi si riserva di permettere o vietare la immigrazione temporanea nel proprio territorio di tribù o di frazioni di tribù che domandino di condurvi al pascolo i loro armenti; e di determinare le condizioni del permesso.

Art. 3 - Nel caso delle concessioni temporanee delle quali si tratta nell'articolo precedente, rimane stabilito che chiunque conducendo armenti al pascolo traversi la frontiera è sottoposto alle leggi vigenti nel paese ove il pascolo si trova e alle autorità che lo governano.

7 mars 1901 – Procès verbal provisoire signé conjointement par les délégués Français et Italiens

ANOM Affaires politiques 3693/2.

Nous soussignés, délégués pour procéder à la délimitation de la frontière franco-italienne, avons opéré de la façon suivante :

Partis de l'extrémité du ras Doumairah, avons suivi la ligne de partage des eaux de ce promontoire jusqu'à l'extrémité du ras Gabela. De là, nous avons pris la direction du sud-ouest. Dans le parcours de cette direction, nous avons été obligés nous déplacer, à différentes reprises, dans la direction nord-ouest, pour contourner des accidents de terrain infranchissables.

A soixante kilomètres de la côte, nous nous trouvions sur une parallèle distante de cinq kilomètres cinq cent cinquante sept mètres de la direction sud-ouest. De là, nous avons continué à remonter dans la direction nord-ouest, et, à un kilomètre neuf cent trente sept mètres, avons rencontré le torrent Wehima, le long duquel passe la route caravanière se dirigeant de Raheita vers l'Aoussa.

Ce point distant de sept kilomètres quatre cent quatre vingt quatorze mètres de la ligne sud-ouest et formant avec cette même ligne de l'extrémité du ras Gabela un angle de sept grades quatre vingt onze centièmes de grade, se nomme Daddato, point d'eau dans le Wehima, à proximité de la limite frontière du territoire des Adoïamaras et Assaïamaras et à un kilomètre environ sud-est du point équidistant prévu au protocole.

D'après le protocole, le point extrême et la direction de la ligne de démarcation devant, en tout état, laisser à l'Italie les routes caravanières, ce point serait donc le point extrême d'après Messieurs les Délégués français.

A la suite de la discussion survenue à ce sujet, Messieurs les Délégués français ayant déclaré que, d'après leurs instructions et vu le grand écart des prévisions du protocole, ils ne pourraient, en tout cas, procéder à la délimitation de la frontière que sous réserve de l'approbation ultérieure de leur Gouvernement. Messieurs les Délégués italiens ont répondu que, ayant pleins pouvoirs pour procéder à une délimitation définitive, ils ne peuvent accepter aucune réserve.

Ainsi a été close toute discussion.

Croquis du terrain parcouru est joint au présent procès-verbal.

Fait en double exemplaire à Amontalale, le sept mars mil neuf cent un.

Signé : Les Délégués français - Les Délégués italiens

16 avril 1901 – Accord italo-britannique pour la délimitation de la frontière éritréo-soudanaise

Actes Parlementaires, 21^e législature, 2^e session, 1902 - ASMAI 35/6-23.

Brownlie (Ian) [1979], pp. 864-865, version en anglais.

Accord italo-britannique pour la délimitation sur le terrain de la frontière éritréo-soudanaise de Sabderat a Todluc.

Incominciando dall'ultimo pilastrino eretto nel 1898 dal maggiore Walter e dal capitano Bongiovani, a sud della strada fra Cassala e Sabderat, la frontiera si dirige verso sud presso a poco in linea retta fino a monte Andareab, situato a circa tre chilometri dalla sponda destra del Gasce; di qui la frontiera gira ad ovest fino a un punto sul Gasce a sud di monte Gulsa, che lascia interamente in territorio sudanese; da questo punto sul Gasce si dirige alla vetta più alta di monte Abu-Gamel. Da monte Abu-Gamel essa procede in linea retta fino al punto di latitudine 14°52 nord, sulla riva destra dell'Atbara, nella piccola località chiamata El Eggheri e compresa fra le località di El Soia e di El Ramela a nord, e di El Alim a sud.

Da questo punto la frontiera rimonta il corso principale dell'Atbara fino al punto di congiunzione col Setit; abbandona l'Atbara e rimonta il corso principale del Setit fino a un punto compreso fra le località di El Gheraisc e di Abuda. Di qui procede in linea retta verso Todluc con una direzione di 56° ad est (verso nord), lasciando nel territorio della colonia Eritrea il piccolo gruppo di monte Elaclai.

Fatto a Todluc, in doppio originale, li 16 aprile 1901.

Giuseppe Colli di Felizzano, tenante Piemonte Reale cavalleria, incaricato per il Governo della Colonia Eritrea

M. G. Talbot, Miralai, Commissioner for the Sudan

10 juillet 1901 – Protocole franco-italien sur les frontières

ASMAI 179/7-57 - ANOM 2E2.

La commission spéciale visée par l'article 2 du Protocole signé à Rome, le 24 janvier 1900, entre la France et l'Italie, au sujet de la frontière délimitant leurs possessions respectives dans la région côtière de la mer Rouge et du golfe d'Aden, ayant achevé, sur les lieux, le travail dont elle avait été chargée, et le dit Protocole devant maintenant être complété d'après les résultats de ce travail, les soussignés dûment autorisés à cet effet ont stipulé ce qui suit:

La ligne de frontière stipulée par l'article 1 du Protocole du 24 janvier 1900 a son point de départ à la pointe extrême du ras Doumeirah; elle s'identifie ensuite avec la ligne de partage des eaux du promontoire de ce nom; après quoi, à savoir après le parcours d'un kilomètre et demi, elle se dirige en droite au point, sur le Weima, marqué Bisidiri dans la carte ci-annexée.

A partir de Bisidero, la ligne se confond avec le thalweg du Weima, en le remontant jusqu'à la localité que la carte ci-annexée nomme Daddato, cette localité marquant ainsi le point extrême de la délimitation franco-italienne établie par le susdit Protocole du 24 janvier 1900.

En foi de quoi, le présent Protocole a été dressé et signé en double exemplaire.

Fait à Rome, le 10 juillet 1901.

Prinetti, ministre des affaires étrangères de S. M. le Roi d'Italie

Camille Barrère, ambassadeur de France

22 novembre 1901 – Déclaration entre l'Italie et la Grande-Bretagne sur la frontière érythréo-soudanaise

in Federica Guazzini[1999a] p. 317-318, d'après ASDMAE, ASMAI, vol. pos. 4/5, fasc. 42.

Herstlet (Sir E.) [1908], version anglaise.

E convenuto che, per completare la delimitazione della frontiera tra il Sudan anglo-egiziano e l'Eritrea, sia segnata, partendo da Abu Gamel (vedi la carta Talbot-Colli) una linea da tracciarsi sa speciali delegati secondo le accidentalità del terreno, che si diriga verso il Sud fino alla confluenza del Khor Um-Hagar col Setit (vedi carta Talbot-Colli 36°37'). Il territorio as Est di questa linea, che dall'Imperatore Menelik è stato riconosciuto come appartenente al Sudan, sarà aggiunto, col suo consenso, all'Eritrea.

Il parallelogramma as Ovest di questa linea che sta a Nord della linea Tomat-Todluc, sarà dall'Italia ceduto al Sudan.

Come seguito a questo accordo, la linea di confine, dal Setit a Metemma, sarà riportata verso Ovest in modo da lasciare dalla parte dell'Etiopia Nogara e la strada commerciale veniente da Gondar verso l'Eritrea.

L'Agente inglese et l'Agente italiano in Etiopia procederanno concordi acciocché, in compensi di questa zona di territorio lasciato all'Etiopia, l'Imperatore Menelik ceda, all'Est della linea Todluc-Maieteb, una zona di territorio tale da includere nell'Eritrea tutta la tribù dei Cunama fino al Mareb.

Se i predetti negoziati, dopo un ragionevole lasso di tempo, non fossero coronati di successo, le trattative saranno riprese in Roma fra i delegati italiani ed i delegati britannici sulla base della linea Todluc-Ombrega, oppure della linea Maieteb-Gebel Abar (vedi la carta Talbot-Colli) per il confine tra il Sudan e l'Etiopia, rimanendo in tal caso invariato lo statu quo ante per il territorio a Nord della linea Todluc-Tomat, quanto al confine tra il Sudan e l'Eritrea.

Fino a che non sia intervenuto il consenso dell'Imperatore di Etiopia allo accomodamento anglo-italiano contemplato nella presente dichiarazione questa dovrà rimanere segreta.

Version anglaise

It is agreed that, in order to complete the delimitation of the frontier between the Anglo-Egyptian Soudan and Erythræa, a line shall be drawn from Abu Gamal (see Talbot-Colli map), to be eventually demarcated by special Delegates in accordance with geographical features in a southerly direction as far as the junction of the Khor Um Hagar with the River Setit (see Talbo-Colli map 36°37' east longitude).

The territory to the east of this line, which has been recognised as Soudanese territory by the Emperor Menelek, shall be transfered, subject to his consent, to Erythæa.

The parallelogram west of this line and north of the Tomat-Todluc line shall be ceded by Italy to the Soudan.

As a consequence of this arrangement, the boundary line between the Soudan and Abyssinia from the Setit to Matamma shall be deflected toward the west, so as to leave on the Abyssinian side Nogaro and the trade route from Gondar northwards towards Erythræa.

The British and the Italian agent in Abyssinia will endeavour ("*adoperanno*") to obtain from the Emperor Menelek in return for this extension of the Abyssinian boundary, the cession of a zone of territory to the east of the Todluc-Maieteb line, which will give to Erythræa the whole of the Kumana tribe up to the Mareb.

Should these negotiations after a reasonable lapse of time, prove unsuccessful, negotiations shall be resumed in Rome between the Italian and British Delegates with the object of tracing the boundary between the Anglo-Egyptian Soudan and Abyssinia on the basis of the Todluc-Ombrega or Maieteb-Jebel-Omar lines, whilst, as regards the boundary between the Soudan and Erythræa, the status quo ante of the territory north of the Tomat-Todluc line shall be preserved.

Done at Rome, this 22nd day of November, 1901,

Rennel Rodd - Gleichen - J.L. Harrington - Martini - G. Agnesa - F. Ciccodicola - A. Bordrero

6 février 1902 – Convention sur le chemin de fer (Bonhoure-Chefneux)

ANOM Affaires politiques supplément non coté CFE 1 - Traités 7.

Approuvée par la loi du 6/4/1902.

Entre M. Bonhoure, Gouverneur du Protectorat de la Côte française des Somalis, agissant au nom et pour le compte de ce Protectorat, suivant délibération du Conseil d'administration en date du 6 février 1902,

D'une part;

Et M. Chefneux, président du Conesil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopien agissant en cette qualité, sous réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er} - Est transférée à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopien et transformée à son profit en concession, dans les conditions de la présente convention, l'autorisation accordée à MM. Ilg et Chefneux, par dépêche du 27 avril 1896 du Ministre des Colonies, d'établir sur le territoire de la Côte française des Somalis le chemin de fer qui leur a été concédé, pour relier Djibouti avec l'Ethiopie, par SM Ménélick, roi des Rois d'Ethiopie, par un acte dont copie certifiée conforme à l'original est annexée avec traduction à la présente convention.

Art. 2 - Le Protectorat de la Côte française des Somalis accorde à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens une subvention annuelle des 500 000 francs pendant cinquante ans, à partir du 1er juillet 1902.

Cette subvention sera exclusivement affectée à garantir les emprunts à contracter par la Compagnie pour subvenir aux dépenses limitativement désignées à l'article 10 de la présente convention.

En conséquence, la Compagnie constitue en gage aux futurs prêteurs ou obligataires, pour assurer le service des intérêts et de l'amortissement, la créance d'annuités qu'en vertu de la présente convention elle acquiert contre le Protectorat.

Elle remplira, avec approbation du Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances, les formalités légales nécessaires pour assurer aux futurs prêteurs ou obligataires le privilège qui leur est conféré par la présente convention.

Art. 3 - Les dates et les conditions de versement de la subvention seront fixées par le Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances.

Art. 4 - La société concessionnaire continuera à occuper gratuitement, pendant toute la durée de la concession, les terrains domaniaux dont l'usage lui a été consenti sur le territoire de la Côte française des Somalis pour l'établissement de la plate-forme du chemin de fer, des stations, ateliers et dépendances.

Art. 5 - La société concessionnaire devra, dans un délai de deux mois à partir de la date de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, modifier ses statuts actuels de façon qu'ils remplissent les conditions suivantes :

La société devra rester constituée sous le régime de la loi française et avoir son siège social à Paris, lequel ne pourra être transporté dans aucune autre ville.

Toutes augmentations du capital social ainsi que toutes émissions d'obligations ou tous emprunts, y compris ceux qui seront gagés par la subvention accordée par la présente convention, ne pourront être décidés ou contractés par la société qu'avec l'approbation du Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances.

La société concessionnaire ne pourra, sans l'autorisation du Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances, engager directement ou indirectement une partie quelconque de son capital dans aucune entreprise autre que la construction et l'exploitation des lignes de chemins de fer qui lui sont actuellement concédées, ainsi que des services accessoires.

Tous les membres du Conseil d'administration seront Français, sauf les dérogations spéciales qui seraient approuvées par les Ministres des Colonies et des Affaires étrangères, et leur nomination sera soumise à l'agrément desdits Ministres.

La nomination du directeur ainsi que la désignation des représentants sur place de la société seront soumises à l'agrément des Ministres des Colonies et des Affaires étrangères, qui pourront, pour un motif d'intérêt public, exiger le remplacement de ces agents.

Aucune modification des statuts ne pourra être soumise à l'Assemblée générale des actionnaires qu'avec l'agrément préalable des Ministres des Colonies et des Finances.

La cession temporaire ou définitive de tout ou partie des lignes concédées à la Compagnie entre Djibouti et le cours de l'Aouach, avec ou sans les charges et avantages qui sont attachés à cette concession, soit par voie de fusion, d'apport, de location, d'affermage, soit par tout autre moyen, ne pourra, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, être effectuée qu'après approbation préalable des Ministres des Colonies et des Affaires étrangères, sur l'avis du Ministre des Finances. Cette interdiction s'appliquera même après la dissolution de la Compagnie.

Les statuts modifiés comme il est dit ci-dessus seront, dans le délai de deux mois stipulé au présent article, notifiés au Ministre des Colonies qui pourra requérir les nouvelles modifications qu'il jugera nécessaires en vue de l'application des dispositions de la présente convention.

Art. 6 - Aucune modification ne pourra être apportée au tracé et aux dispositions techniques actuellement adoptées pour le chemin de fer entre Djibouti et Addis-Harrar, qu'après autorisation préalable du Ministre des Colonies et dans le cas seulement où un motif d'ordre technique nécessiterait cette modification.

La société concessionnaire ne pourra, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, décider ou autoriser la construction d'aucun embranchement venant se souder sur les lignes entre Djibouti et le cours de l'Aouach qu'avec l'autorisation des Ministres des Colonies et des Affaires étrangères.

Art. 7 - La ligne de Djibouti à Addis-Harrar devra être achevée et ouverte à l'exploitation avant le 31 décembre 1902.

Art. 8 - Le société concessionnaire sera libre de fixer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, les tarifs qu'elle jugera nécessaires pour la rémunération des capitaux qu'elle aura engagés, mais ces tarifs devront être établis de façon à assurer aux marchandises transitant par le port de Djibouti des conditions de transport au moins aussi avantageuses que celles qui pourraient être obtenues sur les voies terrestres aboutissant aux ports voisins.

S'il était constaté que les tarifs fixés par la société concessionnaire sont trop élevés pour remplir la condition stipulée au premier alinéa ci-dessus, le commissaire du Gouvernement pourra, la société entendue, imposer l'abaissement des tarifs entre Djibout et Addis-Harrar.

Les tarifs ainsi abaissés ne pourront, à moins d'assentiment de la société concessionnaire, entrer en vigueur qu'après un délai de trois mois à partir de la date de la décision du commissaire du Gouvernement.

En cas de réclamation de la société, le Gouvernement français statuera, sauf recours au Conseil d'Etat.

Une réduction de 50 p. 100 sur les tarifs en vigueur sera accordée sur l'ensemble de la ligne pour les services publics de l'Etat français ou du protectorat, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Cette réduction s'appliquera également, et en conformité avec les règlements des divers départements ministériels, à la famille ou à la suite des fonctionnaires de l'Etat ou du protectorat voyageant avec eux ou séparément ainsi qu'à leurs bagages.

La Compagnie s'engage à faire gratuitement pour le service des Postes le transport des sacs de dépêches que ce service aura à faire expédier, ainsi que d'un agent chargé de les convoier, lequel sera transporté dans les conditions compatibles avec l'organisation du service d'exploitation du chemin de fer.

Elle transportera gratuitement et dans les mêmes conditions les valises diplomatiques expédiées par le Ministre des Affaires étrangères ou par ses agents diplomatiques ou consulaires en Ethiopie.

Art. 9 - La société concessionnaire assurera l'entretien du chemin de fer et son exploitation de façon à donner satisfaction aux besoins du commerce; à cet effet elle mettra en marche le nombre de trains nécessaire pour desservir convenablement le trafic.

S'il était constaté que les mesures prises par la société concessionnaire pour l'entretien et l'exploitation du chemin de fer ne remplissent pas les conditions stipulées à l'alinéa précédent, le commissaire du Gouvernement pourra imposer, la société entendue, les mesures nécessaires pour donner satisfaction aux besoins du trafic. En cas de réclamation de la société le Gouvernement français statuera, sauf recours au Conseil d'Etat.

A l'intérieur des limites de la colonie, la société sera, du reste, soumise aux règlements de police arrêtés par le gouverneur. En dehors de la colonie, la Compagnie pourvoira, dans la limite des pouvoirs dont elle est investie, et sous le contrôle de la légation française en Ethiopie, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité et le bon ordre sur les lignes exploitées. La disposition ci-dessus est d'ailleurs subordonnée à la réserve stipulée à l'article 18 ci-après.

Art. 10 - Le montant des emprunts que contractera la société, en donnant en gage tout ou partie de la subvention annuelle accordée par le Protectorat sera déposé dans les caisses d'une société financière agréée par le Ministre des Colonies après avis du Ministre des Finances, et pourra en être retiré qu'avec son autorisation. Il sera exclusivement appliqué, sous le contrôle de l'Administration, aux remboursements qui seront autorisés par le Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances, des avances faites à la société et employées par elle en paiement des travaux déjà exécutés ou en cours d'exécution, à la construction de la dernière section d'environ 100 kilomètres restant à établir pour achever la voie ferrée jusqu'à Addis-Harrar, à l'exécution des travaux complémentaires nécessaires à l'exploitation de la première section, et enfin au paiement, pendant l'année qui suivra l'ouverture à l'exploitation de la ligne jusqu'à Addis-Harrar, et dans la limite d'un maximum de 1000 francs par kilomètre, de l'insuffisance des recettes d'exploitation si celles-ci ne sont pas suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation. Le reliquat, s'il existe, sera, dans les mêmes conditions, employé en travaux d'amélioration ou de prolongement ou appliqué à la constitution d'un fonds de réserve et de renouvellement suivant la décision qui sera prise par le Ministre des Colonies.

La société fournira les justifications qui lui seront demandées par le Ministre des Colonies, tant du point de vue des dispositions techniques adoptées pour la partie du chemin de fer restant à construire, que de l'emploi des fonds gagés par la subvention du Protectorat.

Art. 11 - Lorsque la recette brute moyenne d'exploitation (subvention non comprise) afférente à la ligne de Djibouti à Addis-Harrar, sera supérieure à 5 000 francs par kilomètre pour une année, la société concessionnaire versera au Protectorat, à titre de redevance, une fraction de recette brute. Cette fraction sera de un dixième (10 p. 100) de la partie de la recette brute comprise entre 5 000 francs et 8 000 francs; de deux dixièmes (20 p. 100) de la partie de la recette brute comprise entre 8 000 francs et 12 000 francs; de trois dixièmes (30 p. 100) de la partie de la recette brute au delà de 12 000 francs.

Pour le calcul des recettes moyennes et de la redevance, la longueur de la ligne de Djibouti à Addis-Harrar sera comptée entre les axes des bâtiments de ces stations, sans pouvoir être inférieure à 290 kilomètres, ni supérieure à 315 kilomètres.

Le versement de cette redevance sera effectué le 1^{er} juillet de l'année qui suivra celle à laquelle elle s'appliquera.

Art. 12 - Un agent délégué par les Ministres des Colonies et des Affaires étrangères, après avis du Ministre des Finances, sera chargé, à titre de commissaire du Gouvernement, de surveiller à Paris la bonne exécution des dispositions financières de la présente convention. Il aura, en ce qui concerne l'examen et la vérification des comptes de la société, les mêmes pouvoirs que ceux attribués aux commissaires aux comptes par l'article 33 de la loi du 24 juillet 1867. Ce délégué devra être convoqué à toutes les assemblées des actionnaires.

La surveillance et le contrôle de l'exécution sur place des dispositions de la présente convention seront confiés à un ou plusieurs agents désignés d'un commun accord par les Ministres des Colonies et des Affaires étrangères, qui rempliront auprès de la société, les fonctions de commissaire du Gouvernement. Ces agents auront droit au transport gratuit dans les voitures à voyageurs.

Les frais de ce contrôle sont à la charge de la société concessionnaire, qui versera à cet effet, chaque année, au Protectorat, une somme de 30 francs par kilomètre de chemin de fer exploité.

Un arrêté pris par le Ministre des Colonies et le Ministre des Finances déterminera les formes suivant lesquelles la société concessionnaire sera tenue de fournir les justifications nécessaires à l'application des dispositions de la présente convention.

Art. 13 - La société concessionnaire fournira les locaux nécessaires pour le logement des milices que le Gouverneur jugerait utile d'installer sur la ligne concédée à l'intérieur du territoire français.

Néanmoins, elle s'engage à ne réclamer aucune indemnité, ni au Protectorat ni à l'Etat, en raison des dommages qu'elle pourrait éventuellement éprouver, par le fait, soit de l'insécurité du pays, soit de l'émeute ou de la révolte des indigènes, soit de la guerre avec une puissance étrangère.

Art. 14 - La durée de la concession est fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de la date d'ouverture à l'exploitation de la ligne jusqu'à Addis-Harrar.

A l'expiration de ce délai, et par le seul fait de cette expiration, le Protectorat de la Côte française des Somalis sera, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, subrogé à tous les droits de la société concessionnaire sur la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et Addis-Harrar, ses dépendances et toutes les installations accessoires qu'elle aura été autorisée à établir.

La société remettra au Gouvernement du Protectorat, en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares ou stations, remises, ateliers, dépôts, logement des agents, etc., ainsi que le matériel fixe, usines et installations électriques fixes pour la production et le transport de la force motrice, lignes et appareils télégraphiques et téléphoniques, etc.

L'outillage, le mobilier, le matériel roulant, les approvisionnements de la matière (combustibles, huile, papier, etc.) resteront la propriété de la société concessionnaire, mais le Protectorat aura le droit de les racheter en tout ou en partie, moyennant le prix fixé d'un commun accord ou par des experts.

Art. 15 - Le protectorat pourra, à toute époque, à partir du 1^{er} janvier 1920, et sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, racheter la concession de la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours de l'Aouach.

Le rachat sera décidé par décret rendu sur proposition des Ministres des Colonies, des Affaires étrangères et des finances, la société concessionnaire entendue.

Le prix de rachat sera ainsi déterminé ; on relèvera les produits nets annuels obtenus par la société concessionnaire pour la partie de la ligne rachetée pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, déduction faite des redevances versées par la société concessionnaire au Protectorat par application de l'article 11 ci-dessus.

Il ne sera pas tenu compte, dans le calcul des produits nets annuels, de la subvention versée par le Protectorat qui restera, jusqu'à l'expiration du délai de cinquante ans stipulé à l'article 2 de la présente convention, affectée au service des intérêts et de l'amortissement ou au remboursement des emprunts gagés par cette subvention.

On négligera les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Cette annuité pourra, si le Gouvernement le désire, être capitalisée en calculant l'intérêt à 4 p. 100, et le capital ainsi calculé sera payé à la société concessionnaire à titre de prix de rachat dans le délai d'un an.

La société concessionnaire recevra en outre, dans l'année qui suivra le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession suivant l'article 14, la reprise de la totalité des objets mobiliers nécessaires à l'exploitation de la partie de la ligne rachetée étant ici obligatoire dans tous les cas pour le Protectorat.

Art. 16 - Si la présente convention n'est pas ratifiée par l'Assemblée générale des actionnaires dans le délai de deux mois à partir de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, ou si la société concessionnaire ne s'est pas conformée aux obligations imposées par l'article 5 dans le délai imparti par cet article, l'annulation de la présente convention est le retrait de la concession seront prononcés par décision du Ministre des Colonies.

Si la société concessionnaire ne remplit pas complètement les obligations imposées par les autres articles de la présente convention, elle encourra, à moins de cas de force majeure dûment constaté, la déchéance qui sera prononcée contre elle par décret rendu sur la proposition du Ministre des Colonies et des Affaires étrangères après une mise en demeure notifiée par lesdits Ministres et fixant un délai.

La déchéance de la concession entraînera de plein droit et sans aucune formalité, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, la confiscation de la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours de l'Aouach, y compris tous immeubles, matériel fixe et roulant, mobilier, outillage, approvisionnements, en un mot, tous objets mobiliers et immobiliers qui seront la propriété de la société concessionnaire, ou dont elle aura la jouissance ou l'usage.

Art. 17 - Les contestations qui s'élèveraient au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses de la présente convention seront jugées administrativement, sauf recours au Conseil d'Etat, ou pourront, d'accord entre les parties, être soumises à des arbitres qui seront au nombre de deux choisis, l'un par le Gouvernement, l'autre par la société concessionnaire.

En cas de désaccord entre eux, un troisième arbitre sera désigné à la requête des parties intéressées par le président de la Cour d'Appel de Paris.

Art. 18 - Il est entendu que les stipulations qui font l'objet des articles 5, paragraphe 8; 6, paragraphe 2; 9, paragraphe 3; 14 paragraphe 2; 15, paragraphe 1^{er}, et 16, paragraphe 3, seront applicables sous réserve d'entente entre le Gouvernement français et le Gouvernement éthiopien pour les parties de ligne situées en dehors du territoire français.

Art. 19 - La présente convention sera nulle et non avenue si elle n'est pas approuvée par une loi et si elle n'est pas ratifiée, dans le délai de deux mois, à partir de la date de la promulgation de ladite loi, par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

Art. 20 - Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la société concessionnaire.

Lu et approuvé, Paris le 6 février 1902

Chefneux et Bonhoure.

I I mai 1902 – Note sur les frontières entre l'Ethiopie, le Soudan et l'Erythrée

Guazzini (Federica) [1999a], p. 327.

Version anglaise dans Herstlet (Sir E.) [1908] - Version en français dans ANOM 2E4.

Note ajoutée au traité du 10/7/1900 sur la frontière entre l'Ethiopie et l'Erythrée, et au traité du 15/5/1902 sur la frontière entre l'Ethiopie et le Soudan.

Art. 1 - Il tratto di frontiera fra l'Etiopia e la Colonia Eritrea determinato finora dalla linea Tomat-Todluc, di comune accordo, viene modificato nel seguente modo :

A cominciare dalla confluenza del Khor Um Hagar col Setit, la nuova frontiera segue questo fiume fino alla confluenza del Maiteb, si tiene lungo il cordo di esso lasciando all'Eritrea il M. Ala Tacura e si dirige al Mareb all confluenza del Mai Ambessa.

La linea compresa fra la confluenza del Maiteb col Setit e quella del Mai Ambessa col Mareb sarà determinata sul terreno da appositi delegati italiani ed etiopici in maniera che la tribù dei Cunama rimanga alla Colonia Eritrea.

Art. 2 - La frontiera fra il Sudan e l'Eritrea invece di essere quella delimitata dai delegati inglese ed italiano, con la convenzione del 16 aprile 1901, sarà la linea che da Sabderat per Abu Gamel va alla confluenza del Khor Um Hagar col Setit.

Gli accordi sopra indicati, accettati da S. M. l'Imperatore di Etiopia, Menelik II, avranno esecuzione quando questa Nota sarà stata ratificata dai Governi Inglesi ed Italiano.

15 mai 1902 – Traité anglo-éthiopien sur les frontières du Soudan

Herstlet (Sir E.) [1908].

Version en français dans ANOM 2E4, ASMAI 179/7-57, Guazzini (Federica) [1999a], p. 326.

Ratification notifiée le 28/10/1902.

His Majesty Edward VII by the Grace of God, King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, and His Majesty Menelek II, by the Grace of God, King of Kings of Ethiopia, being animated with the desire to confirm the friendly relations between the two Powers and to settle the frontier between the Soudan and Ethiopia, and His Majesty King Edward, having appointed as His Plenipotentiary Lieutenant-Colonel John Lane Harrington, a Commander of the Royal Victorian Order, His Majesty's agent at the court of His Majesty Menelek II, King of Kings of Ethiopia, whose full power have been found in due and proper form, and His Majesty the Emperor Menelek, negotiating in his own name as King of Kings of Ethiopia, they have agreed upon and do conclude the following Articles, which shall be binding on themselves, their heirs and successors :

Art. 1 - The frontier between the Soudan and Ethiopia agreed on between the two Governments shall be : the line which is marked in red on the map annexed to this Treaty in duplicate, and traced from Khor Um Hagar to Gallabat, to the Bleue Nile, Baro, Pibor, and Akobo River to Melile, thence to the intersection of the 6th degree of north latitude with the 35th degree longitude east of Greenwich.

Art. 2 - The boundary, as defined in Art. 1, shall be delimited and marked on the ground by a joint Boundary Commission, which shall be nominated by the two High Contracting Parties, who shall notify the same to their subjects after delimitation.

Art. 3 : His Majesty the Emperor Menelek II, King of Kings of Ethiopia, engages himself towards the Government of His Britannic Majesty not to construct, or allow to be constructed, any work across the Blue Nile, Lake Tsana, or the Sobat which would arrest the flow of their waters into the Nile except in agreement with His Britannic Majesty's Government and the Government of the Soudan.

Art. 4 - His Majesty the Emperor Menelek, King of Kings of Ethiopia, engages himself to allow His Britannic Majesty's Government and the Government of the Soudan to select in the neighbourhood of Itang [finalment ce sera Gambela], on the Baro River, a block of territory having a river frontage of not more than 2 000 metres, in area not exceeding 40 hectares, which shall be leased to the Government of the Soudan, to be administered and occupied as a commercial station, so long as the Soudan is under Anglo-Egyptian Government. It is agreed between the two High Contracting Parties that the territory so leased shall not be used for any political or military purpose.

Art. 5 - His Majesty the Emperor Menelek, King of Kings of Ethiopia, grants His Britannic Majesty Government and the Government of Soudan the right to construct a railway through Abyssinian territory to connect the Soudan with Uganda.

A route for the railway will be settled by mutual agreement between the two High Parties.

The present treaty shall come into force as soon as its ratification by His Britannic Majesty Shall have been notified to the Emperor of Ethiopia.

In faith of which His Majesty Menelek II, King of Kings of Ethiopia, in his own name, and Lieutenant-Colonel John Lane Harrington, on behalf of His Majesty King Edward VII, King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, have signed the present treaty, in duplicate, written in the English and Amharic languages, identically, both texts being official, and have thereto affixed their seals.

Done at Addis Abeba, the 15th day of May, 1902

15 mai 1902 – Convention entre l’Ethiopie, l’Italie et l’Angleterre sur la délimitation frontalière vers le Sétit

ASMAI 179-7-57. Contient aussi le texte en anglais.

Di commune accordo fra S.M. l’Imperatore di Ethiopia Menelich II, il maggiore comm. Ciccodicola, ministro d’Italia in Ethiopia, et il tenante-colonnello Harrington, agente diplomatico del governo britannico in Ethiopia, è stato convenuto quanto segue :

Art. 1 - Il tratto di frontiera fra l’Etiopia e la colonia Eritrea, determinato finora dalla linea Tomat-Todluc, di comune accordo, viene modificato nel seguente modo :

A cominciare dalla confluenza del Khor-Um-Hagar col Setit la nuova frontiera segue questo fiume fino alla confluenza del Maiteb, si tiene lungo il corso di esso lasciando all’Eritrea il monte Ala Tacura e si dirige al Mareb alla confluenze del Ami Ambessa.

La linea compresa fra la confluenza del Maiteb col Setit e quella del Mai Ambessa col Mareb sarà determinata sul terreno da appositi delegati, italiani ed etiopi, in maniera che la tribù dei Cunama rimanga alla colonia Eritrea.

Art. 2 - La frontiera fra il Sudan e l’Eritrea invece di essere quella delimitata dai delegati, inglese ed italiano, con la convenzione del 16 aprile 1901, sarà la linea che da Sabderat per Abu-Gamal va alla confluenza del Khor-Um-Hagar col Setit.

Gli accordi sopra indicati accettati da S.M. l’Imperatore du Etiopia Menelich II avranno esecuzione quando questa nota sarà stata ratificata dai governi inglese ed italiano.

In fede di quanto sopra, S.M. l’Imperatore d’Ethiopia Menelich II, per se e pei suoi successori, il comm. maggiore Ciccodicola, ministro d’Italia in Ethiopia, in nome di S.M. Vittorio Emanuele III Re d’Italia, per lui e pei suoi ed il tenante-colonnello Harrington, in nome di S.M. Edoardo VII Re dei Regni Uniti di Gran Bretagna ed Irlanda e dei domini britannici d’oltre mare, Imperatore delle Indie, er lui e pei suoi sucessori, hanno sottoscritta questa nota, scritta in 3 copie in lingua inglese, italiana ed amarica, identicamente e dello stesso valore e vi hanno apposti i loro sigille.

Scritta nella città di Addis Abeba, il 15 maggio 1902.

Convenzione ratificata alla data del 6 settembre 1902.

27 décembre 1903 – Traité de commerce Ethiopie-USA

ACS Martini 5/17 - Version anglaise sur <<http://usembassy.state.gov/ethiopia/wwwhtreaty.html>>.

Sa Majesté Menelik II, Roi des Rois d’Ethiopie, et les Etats-Unis d’Amérique, ayant décidé de régler les relations commerciales entre les deux pays, de les développer et de les rendre de plus en plus avantageuses pour les deux puissances contractantes.

Sa Majesté Menelik II, Roi des Rois d’Ethiopie, au nom de son Empire, et Robert P. Skinner, au nom des Etats-Unis d’Amérique, ont décidé et stipulé ce qui suit.

Art. 1 - Les ressortissants des deux pays pourront librement circuler et se livrer au commerce sur l’étendue des territoires des deux puissances contractantes en respectant les usages et en se soumettant à la juridiction des tribunaux des pays où ils se seront fixés.

Art. 2 - Dans le but de faciliter les relations commerciales, les deux gouvernements assureront sur toute l’étendue de leurs territoires respectifs la sécurité des personnes qui se livreront au commerce sur ces territoires et de leurs propriété.

Art. 3 - Les deux gouvernements contractants accorderont réciproquement aux ressortissants des Etats-Unis et aux ressortissants de l’Ethiopie tous les avantages qu’ils accorderont aux autres puissances en ce qui concerne les taxes de douane, les impôts et la juridiction.

Art. 4 - Sur l’étendue des territoires de l’Empire éthiopien les ressortissants des Etats-Unis d’Amérique pourront utiliser les télégraphes, les postes et tous autres moyens de transport, aux mêmes conditions de taxes que les ressortissants des autres puissances.

Art. 5 - En vue de perpétuer et de renforcer les relations d’amitié qui existent entre l’Ethiopie et les Etats-Unis d’Amérique, les deux gouvernements décident de recevoir mutuellement des représentants accrédités

auprès des deux gouvernements. Ces représentants ne seront pourtant pas maintenus à leur poste s'il n'ont pas l'agrément des puissances qui les reçoivent, et en pareil cas ils seront remplacés.

Art. 6 - La durée du présent traité sera de dix années. Il est entendu que, à l'expiration de ces dix années les deux gouvernements auront la faculté de modifier tout ou partie de ce traité. Le gouvernement qui demandera, à ce moment, la modification, devra faire ses propositions à l'autre gouvernement un an avant l'expiration de ce traité.

Art. 7 - Le présent traité entrera en vigueur à condition qu'il soit ratifié par le gouvernement des Etats-Unis et que cette ratification ait été notifiée à Sa Majesté Menelik II, Roi des Rois d'Ethiopie, dans l'intervalle d'une année.

Sa Majesté Menelik II, Roi des Rois d'Ethiopie, au nom de son Empire, Robert P. Skinner en vertu de ses pleins pouvoirs, au nom des Etats-Unis d'Amérique, ont signé le présent traité, écrit en double texte, amharique et français, et en termes identiques.

Fait à Addis Abeba le 17 thésas de l'an de grâce 1896 (correspondant au 27 décembre 1903)

Sceau de Menelik - Robert P. Skinner

Ratifié le 17/3/1904, notifié le 2/8/1904.

6 juillet 1906 – Arrangement concernant l'Abyssinie entre les gouvernements français, anglais et italien

DDF 1871-1914, 2^e série, tome 10, p. 209 à 212 - ANOM 2E2.

L'intérêt commun de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie étant de maintenir intacte l'intégrité de l'Ethiopie, de prévenir toute espèce de trouble dans les conditions politiques de l'Empire d'Ethiopie, d'arriver à une entente commune en ce qui concerne leur conduite en d'un changement de situation qui pourrait se produire en Ethiopie et de pourvoir à ce que l'action des trois Etats en protégeant leurs intérêts respectifs tant dans les possessions françaises, italiennes et britanniques avoisinant l'Ethiopie même, il n'en résulte pas de dommages préjudiciables aux intérêts de l'une quelconque des trois puissances, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie donnent leur agrément à l'arrangement suivant :

Art. 1^{er} - La France, la Grande-Bretagne et l'Italie sont d'accord pour maintenir le *statu quo* politique et territorial en Ethiopie tel qu'il est déterminé par l'état des affaires actuellement existant et par les arrangements suivants :

A - Les protocoles anglo-italiens de 24 mars et 15 avril 1891 et du 5 mai 1894 et les arrangements subséquents qui les ont modifiés, y compris les réserves formulées par le Gouvernement français à ce sujet en 1894-1895.

B - La conventio éthiopienne du 14 mai 1897 et ses annexes.

C - Le traité italo-éthiopien du 10 juillet 1900.

D - Le traité anglo-éthiopien du 15 mai 1902.

E - La note annexée au traité précité du 15 mai 1902.

F - La convention du 11 mars 1862 entre la France et les Danakils.

G - L'arrangement franco-anglais du 29 février 1888.

H - Les protocoles franco-italiens des 24 janvier 1900 et 10 juillet 1901 pour la délimitation des possessions italiennes françaises dans le littoral de la mer Rouge et golfe d'Aden.

I - La convention franco-italienne pour les frontières du 20 mars 1897.

Il est bien entendu que les diverses conventions mentionnées dans le présent article ne portent aucune atteinte aux droits souverains de l'Empire Abyssin et ne modifient en rien les rapports entre les trois puissances et l'Empire Ethiopien tels qu'ils sont stipulés dans le présent arrangement.

Art. 2 - Pour les demandes de concessions agricoles, commerciales et industrielles en Ethiopie, les trois puissances donneront pour instructions à leurs représentants d'agir de telle sorte que les conventions qui seront accordées dans l'intérêt d'un des trois Etats ne nuisent pas aux intérêts des deux autres.

Art. 3 - Si des compétitions ou des changements intérieurs se produisent en Ethiopie, les représentants de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie observeraient une attitude de neutralité, s'abstenant de toute intervention dans les affaires du pays et se bornant à exercer telle action qui serait d'un commun

accord considérée comme nécessaire pour la protection des légations, des vies et des propriétés des étrangers et des intérêts communs des trois puissances.

Art. 4 - Dans le cas où les événements viendraient à troubler le status quo prévu par l'article 1er, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie feront tous leurs efforts pour maintenir l'intégrité de l'Ethiopie. En tout cas se basant sur les accords énumérés au dit article elles se concerteront pour sauvegarder :

A - Les intérêts de la Grande-Bretagne et de l'Egypte dans le bassin du Nil et plus spécialement en ce qui concerne la réglementation des eaux de ce fleuve et de ses affluents (la considération qui leur est due étant donnée aux intérêts locaux) sous réserve des intérêts italiens mentionnés au paragraphe B.

B - Les intérêts de l'Italie en Ethiopie par rapport à l'Erythrée et au Somaliland (y compris le Benadir – et plus spécialement en ce qui concerne l'hinterland de ses possessions et l'union territoriale entre elles à l'ouest d'Addis-Abeba.

C- Les intérêts français en Ethiopie par rapport au protectorat français de la Côte Française des Somalis, l'hinterland de ce protectorat et à la zone nécessaire pour la construction et le trafic du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abéba.

Art. 5 - Le Gouvernement français communique aux Gouvernements britannique et italien :

1° - L'acte de concession du chemin de fer franco-éthiopien du 9 mars 1894.

2° - Une communication de l'Empereur Ménélick en date du 8 août 1904, dont la traduction est annexée au présent accord, et qui invite la Compagnie concessionnaire à construire le second tronçon de Dire-Daoua à Addis-Abéba.

Art. 6 - Les trois Gouvernements sont d'accord pour que le chemin de fer de Djibouti soit prolongé de Diré-Daoua à Addis-Abéba, avec embranchement éventuel sur Harar, soit par la Compagnie des Chemins de fer éthiopiens, en vertu des actes énumérés à l'article précédent, soit par toute autre compagnie privée française qui lui serait substituée avec l'agrément du Gouvernement français, à la conditions que les nationaux des trois pays jouiront pour les questions de commerce et transit d'un traitement absolument égal à la fois sur le chemin de fer et dans le port de Djibouti. Les marchandises ne seront passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit de la Colonie et du Trésor français.

Art. 7 - Les Gouvernement français prêteront son concours pour qu'un Anglais, un Italien et un représentant de l'Empereur d'Abyssinie fassent partie du Conseil d'Administration de la ou des compagnies françaises qui seront chargées de l'exécution et de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abéba. Il est stipulé par réciprocité que les Gouvernements anglais et italiens prêteront leur concours pour qu'un poste d'Administrateur soit également assuré dans les mêmes conditions à un Français, dans toute société anglaise ou italienne qui aurait été formée ou se formerait pour la construction ou l'exploitation de chemin de fer partant d'un point quelconque des territoires voisins anglais ou italiens.

De même il est entendu que les nationaux des trois pays jouiront pour les questions de commerce et de transit d'un traitement absolument égal à la fois sur les chemins de fer qui seront construits par des sociétés anglaises ou italiennes et dans les ports anglais ou italiens d'où partiraient ces chemins de fer, les marchandises ne seront passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit des colonies ou des Trésors anglais ou italiens.

Les trois puissance signataires sont d'accord pour étendre aux nationaux de tous autres pays le bénéfice des dispositions des articles 6 et 7 relativement à l'égalité de traitement en matière de commerce et de transit.

Art. 8 - Le Gouvernement français s'abstiendra de toute intervention en ce qui concerne la concession précédemment accordée au delà d'Addis-Abéba.

Art. 9 - Les trois Gouvernements sont d'accord pour que toute construction de chemin de fer en Abyssinie à l'ouest d'Addis-Abéba soit dans la mesure où un concours étranger est nécessaire, exécutée sous les auspices de l'Angleterre.

De même, les trois Gouvernements sont d'accord pour que toute construction de chemin de fer en Ethiopie reliant le Benadir à l'Erythrée à l'ouest d'Addis-Abéba soit, dans la mesure où un concours étranger est nécessaire, exécutée sous les auspices de l'Italie.

Le Gouvernement britannique se réserve le droit de se servir le cas échéant de l'autorisation accordée par l'Empereur Ménélick à la date du 28 août 1904, de construire un chemin de fer du Somaliland britannique à travers l'Éthiopie jusqu'à la frontière soudanaise à la condition toutefois de s'entendre au préalable avec les Gouvernements français et italiens, les trois Gouvernements s'interdisant de construire sans entente préalable aucune ligne pénétrant en territoire abyssin ou devant se raccorder aux lignes pénétrant en territoire abyssin ou devant se raccorder aux lignes abyssines et de nature à faire concurrence directe à celles qui sont ou seront établies sous les auspices de l'une d'elles.

Art. 10 - Les représentants des trois puissances, complètement informés, coopéreront pour la protection de leurs intérêts respectifs. Dans le cas où les représentants Français, Anglais et Italiens ne pourront pas se mettre d'accord, ils en référeront à leurs Gouvernements respectifs et suspendraient en attendant toute action.

Art. 11 - En dehors des arrangements énumérés à l'art. 1 et à l'article 5 de la présente convention, aucun accord conclu pour l'une quelconque des puissances contractantes en ce qui concerne la région éthiopienne ne sera opposable aux autres puissances signataires du présent arrangement.

11 juillet 1906 – Traité de commerce et d'amitié italo-éthiopien

ACS Martini 5/17.

Sua Maestà Vittorio Emanuele III, Re d'Italia e Sua Maestà Menelik II, Re dei Re d'Etiopia, guidati dal desiderio di rendere durevolmente amichevoli i rapporti tra i due Stati e di facilitare il movimento commerciale tra i nazionali rispettivi hanno convenuto a tale scopo, di concludere un trattato.

Ed in conformità, Sua Maestà il Re d'Italia per mezzo del Suo Ministro Plenipotenziario comm. Federico Ciccodicola, e Sua Maestà l'Imperatore Menelik, agendo in nome proprio come Re dei Re di Etiopia, hanno concordato le seguenti disposizioni, alle quali intendono vincolare se stessi come i loro eredi e successori.

Art. 1 - I nazionali e protetti di ciascuno degli Stati contraenti godranno nei territori dell'altro Stato piena libertà di soggiornare, di viaggiare e di esercitare il commercio e l'industria.

Art. 2 - Ciascuno, degli Stati contraenti garantisce ai nazionali e protetti dell'altro Stato, i quali soggiornano nel suo territorio, la sicurezza della persona e della proprietà.

Art. 3 - Ciascuno degli Stati contraenti accorda ai nazionali e protetti dell'altro Stato tutti i diritti, vantaggi e privilegi che sono stati o verranno in avvenire concessi ai nazionali di un terzo Stato, specialmente anche riguardo ai dazi doganali, alle imposte ed alla giurisdizione. Per i traffici di importazione e di esportazione, per qualunque strada in Etiopia, sarà pagata la dogana in un solo posto.

Art. 4 - Il nazionali del Regno d'Italia ed i protetti avranno il diritto di servirsi delle linee telegrafiche, delle istituzioni postali e di tutti gli altri mezzi di traffico esistenti in Abissinia alle stesse condizioni ed alle stesse tasse che gli indigeni od i nazionali di un terzo Stato.

Art. 5 - Ciascuna delle due parti contraenti potrà di comune accordo inviare rappresentanti accreditati nel territorio dell'altra; questi risiederanno nei luoghi ova interessi commerciali o di altra specie faranno apparire necessaria e desiderabile la loro presenza e nel Tigré risiederà uno a Macallé.

Art. 6 - Il presente trattato rimarrà in vigore per tre anni a datare dal giorno della sua andata in esecuzione. Se né l'una né l'altra delle due parti annuncerà, mediante dichiarazione ufficiale, dodici mesi prima della decorrenza di questo termine, la sua intenzione di porre fine all'efficacia del trattato, questo rimarrà in vigore per un altro anno e così durerà fino allo scadere di un anno dal giorno in cui la summenzionata denuncia avrà avuto luogo.

Il presente trattato entrerà in vigore un mese dopo la data nella quale la ratifica a mezzo del Governo d'Italia sarà stata comunicata a Sua Maestà l'Imperatore d'Etiopia.

In fede di che, Sua Maestà Menelik II, Re dei Re d'Etiopia, in nome del suo Impero, ed il Ministro Plenipotenziario comm. Federico Ciccodicola per Sua Maestà il Re d'Italia, hanno firmato questo trattato in due esemplari di eguale tenore in lingua italiana ed amarica, e vi hanno apposto i loro sigilli.

Sceau de l'Empereur Menelik - Federico Ciccodicola

Ratifié par le Roi d'Italie le 8/10/1906

13 décembre 1906 – Arrangement concernant les chemins de fer en Abyssinie entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie

ANOM Affaires politiques 137/2 - JO du 2/5/1909.

L'intérêt commun de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie étant de maintenir intacte l'intégrité de l'Ethiopie, de prévenir toute espèce de trouble dans les conditions politiques de l'empire éthiopien, d'arriver à une entente commune en ce qui concerne leur conduite en cas d'un changement de situation qui pourrait se produire en Ethiopie, et de pourvoir à ce que, de l'action des trois Etats, en protégeant leurs intérêts respectifs, tant dans les possessions britanniques, françaises et italiennes avoisinant l'Ethiopie qu'en Ethiopie même, il ne résulte pas de dommages préjudiciables aux intérêts de l'une quelconque des trois puissances, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie donnent leur agrément à l'arrangement suivant :

Art. 1^{er} - La France, la Grande-Bretagne et l'Italie sont d'accord pour maintenir le *statu quo* politique et territorial en Ethiopie tel qu'il est déterminé par l'état des affaires actuellement existantes et les arrangements suivants :

- a) Les protocoles anglo-italiens des 24 mars et 15 avril 1891, et du 5 mai 1894, et les arrangements subséquents qui les ont modifiés, y compris les réserves formulées par le Gouvernement français à ce sujet en 1894 et 1895;
- b) La convention anglo-éthiopienne du 14 mai 1897 et ses annexes;
- c) Le traité italo-éthiopien du 10 juillet 1900;
- d) Le traité anglo-éthiopien du 15 mai 1902;
- e) La note annexée au traité précité du 15 mai 1902;
- f) La convention du 11 mars 1862 entre la France et les Danakils;
- g) L'arrangement franco-anglais des 2-9 février 1888;
- h) Les protocoles franco-italiens du 24 janvier 1900 et du 10 juillet 1901, pour la délimitation des possessions italiennes et françaises dans le littoral de la mer Rouge et le golfe d'Aden;
- i) La convention franco-éthiopienne pour les frontières du 20 mars 1897.

Il est entendu que les diverses conventions mentionnées dans le présent article ne portent aucune atteinte aux droits souverains de l'empereur d'Abyssinie et ne modifient en rien les rapports entre les trois puissances et l'empire éthiopien tels qu'ils sont stipulés dans le présent arrangement.

Art. 2 - Pour les demandes de concession agricoles, commerciales et industrielles en Ethiopie, les trois puissances donneront pour instructions à leurs représentants d'agir de telle sorte que les concessions qui seront accordées dans l'intérêt d'un des trois Etats ne nuisent pas aux intérêts des deux autres.

Art. 3 - Si des compétitions ou des changements intérieurs se produisaient en Ethiopie, les représentants de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie observeraient une attitude de neutralité, s'abstenant de toute intervention dans les affaires du pays et se bornant à exercer telle action qui serait, d'un commun accord, considérée comme nécessaire pour la protection des légations, des vies et des propriétés des étrangers, et des intérêts communs des trois puissances.

Art. 4 - Dans le cas où les événements viendraient à troubler le *statu quo* prévu par l'article 1^{er}, La France, la Grande-Bretagne et l'Italie feront tous leurs efforts pour maintenir l'intégrité de l'Ethiopie. En tous cas, se basant sur les accords énumérés audit article, elles se concerteraient pour sauvegarder :

- a) Les intérêts de la Grande-Bretagne et de l'Egypte dans le bassin du Nil, et plus spécialement en ce qui concerne la réglementation des eaux de ce fleuve et de de ses affluents (la considération qui leur est due étant donnée aux intérêts locaux), sous réserve des intérêts italiens mentionnés au paragraphe b);
- b) Les intérêts de l'Italie en Ethiopie par rapport à l'Erythrée et au Somaliland (y compris le Benadir) et plus spécialement en ce qui concerne l'arrière-pays de ses possessions et l'union territoriale entre elles à l'ouest d'Addis Abeba;
- c) Et les intérêts français en Ethiopie par rapport au protectorat français et de la côte des Somalis à l'arrière-pays de ce protectorat et à la zone nécessaire pour la construction et le trafic du chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba.

Art. 5 - Le Gouvernement français communique aux gouvernement britannique et italien :

1. L'acte de concession du chemin de fer franco-éthiopien du 9 mars 1894;
2. Une communication de l'empereur Ménélik en date du 8 août 1904, dont la traduction est annexée au présent accord, et qui invite la compagnie concessionnaire à construire le second tronçon, de Dirré-Daoua à Addis-Abeba.

Art. 6 - Les trois gouvernements sont d'accord pour que le chemin de fer de Djibouti soit prolongé de Diré-Daoua à Addis-Abeba avec embranchement éventuel vers Harrar, soit par la compagnie du chemin de fer éthiopien en vertu des actes énumérés à l'article précédent, soit par toute autre compagnie privée française qui lui serait substituée avec l'agrément du Gouvernement français, à la conditions que les nationaux des trois pays jouiront pour les questions de commerce et de transit d'un traitement absolument égal à la fois sur le chemin de fer et dans le port de Djibouti. Les marchandises ne seront passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit de la colonie ou du Trésor français.

Art. 7 - Le Gouvernement français prêter son concours pour qu'un Anglais, un Italien et un représentant de l'empereur d'Abyssinie fassent partie du conseil d'administration de la ou des compagnies françaises qui seront chargées de l'exécution et de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba. Il est stipulé par réciprocité que les gouvernements anglais et italiens prêteront leur concours pour qu'un poste d'administrateur soit également assuré dans les mêmes conditions à un Français dans toute société anglaise ou italienne qui aurait été formée ou se formerait pour la construction ou l'exploitation de chemins de fer allant d'un point quelconque en Abyssinie à un point quelconque des territoires voisins anglais ou italien. De même, il est entendu que les nationaux des trois pays jouiront pour les questions de commerce et de transit d'un traitement absolument égal, à la fois sur les chemins de fer qui seraient construits par des sociétés anglaises ou italiennes et dans les ports anglais ou italiens d'où partiraient ces chemins de fer. Les marchandises ne seront passible d'aucun droit fiscal de transit au profit des colonies ou des Trésors anglais ou italiens.

Les trois puissances signataires sont d'accord pour étendre aux nationaux de tous les autres pays le bénéfice des dispositions des articles 6 et 7 relatives à l'égalité de traitement en matière de commerce et de transit.

Art. 8 - Le Gouvernement français s'abstiendra de toute intervention en ce qui concerne la concession précédemment accordée au delà d'Addis-Abeba.

Art. 9 - Les trois gouvernements sont d'accord pour que toute construction de chemin de fer en Abyssinie à l'ouest d'Addis Abeba soit, dans la mesure où un concours étrangers est nécessaire, exécuté sous les auspices de l'Angleterre. de même, les trois gouvernements sont d'accord pour que toute construction de chemin de fer en Ethiopie reliant le Benadir à l'Erythrée à l'ouest d'Addis Abeba soit, dans le mesure où un concours étranger est nécessaire, exécuté sous les auspices de l'Italie. Le gouvernement britannique se réserve le droit de se servir, le cas échéant, de l'autorisation accordée par l'empereur Ménélik à la date du 25 août 1904, de construire un chemin de fer du Somaliland britannique à travers l'Ethiopie jusqu'à la frontière soudanaise, à la condition toutefois de s'entendre au préalable avec les gouvernements français et italiens, les trois gouvernements s'interdisant de construire, sans entente préalable, aucune ligne pénétrant en territoire abyssin ou devant se raccorder aux abyssines de nature à faire concurrence directe à celles qui seront établies sous les auspices de l'une d'elles.

Art. 10 - Les représentants des trois puissances se tiendront complètement informés et coopéreront pour la protection de leurs intérêts respectifs. Dans le cas où les représentants anglais, français et italiens ne pourraient pas se mettre d'accord, ils en référeront à leurs gouvernements respectifs et suspendraient, en attendant, toute action.

Art. 11 - En dehors des arrangements énumérés à l'article 1^{er} et à l'article 5 de la présente convention, aucun accord conclu par l'une quelconque des puissances contractante en ce qui concerne la région éthiopienne ne sera opposable aux autres puissances signataires du présent traité.

Fait à Londres, le 13 décembre 1906

Paul Cambon - E. Grey - A. de San Giuliano

13 décembre 1906 – Arrangement concernant le commerce des armes en Abyssinie entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie

ANOM, Affaires politiques 137/2 - JO du 2/5/1909.

La France, la Grande-Bretagne et l'Italie, ayant un intérêt commun à prévenir tout désordre dans les territoires qu'elles possèdent respectivement dans la région éthiopienne et sur le littoral de la mer Rouge, du golfe d'Aden et de l'océan Indien, ont convenus ce qui suit :

1 - Les gouvernement contractants se référant aux dispositions contenues dans les articles 8 à 13 de l'acte général de Bruxelles du 2 juillet 1890, s'engagent à exercer une surveillance rigoureuse sur les importations d'armes et de munitions :

le gouvernement français à Djibouti et Obock et dans les territoires de la Somalie française.

Le gouvernement britannique dans la Somalie anglaise et dans les ports et territoires de Zeila, de Berbera, d'Aden et de Perim.

Le gouvernement italien dans l'Erythrée, la Somalie italienne, et en particulier dans les ports de Massouah et d'Assab.

2 - Pour les armes et munitions destinées au gouvernement éthiopien, aux chefs éthiopiens reconnus et aux particuliers en Ethiopie, l'autorisation de transit ne sera donnée que sur une demande formulée par ledit gouvernement, indiquant nominativement les personnes autorisées, ainsi que la nature et la quantité des armes et des munitions, et certifiant que lesdites armes et munitions ne sont pas destinées à la vente.

3 - Les trois gouvernements s'engagent à prêter leur concours pour agir auprès du négus afin que, suivant les prescriptions de l'acte général de Bruxelles, le trafic des armes et des munitions soit interdit en territoire abyssin.

4 - En ce qui concerne la surveillance des boutres qui viennent chercher des armes à Djibouti, Aden, Perim, Zeila, Massauh, Assab et autres ports de la région, pour des points situés en dehors de la zone de protection de l'acte de Bruxelles, des dispositions seront prises pour les empêcher de se livrer à des actes de contrebande.

5 - En maintenant expressément les principes de la législation française sur le droit de visite et demeurant entendu que les deux gouvernements anglais et italien maintiennent également leurs principes sur cette question, le Gouvernement français accepte que les mesures de surveillances appliquées par les autorités locales dans les eaux territoriales italiennes et anglaises aux petits bâtiments (boutres) de commerce indigène italiens et anglais soient également applicables dans les eaux territoriales anglaises et italiennes aux bâtiments portant le pavillon français; de leur côté, les gouvernements anglais et italiens acceptent que les mesures de surveillance appliquées par les autorités locales dans les eaux territoriales françaises aux petits bâtiments de commerce (boutres) français soient également applicables aux boutres portant le pavillon anglais ou italien.

Ces mesures seront appliquées sans qu'il soit besoin de recourir aux formalités prescrites par les conventions consulaires en vigueur entre les trois gouvernements.

6 - Pour faciliter la surveillance sur les embarcations indigènes, et pour prévenir toute usurpation de pavillon, les trois gouvernements s'engagent à se communiquer chaque année les listes des boutres autorisés à porter leur pavillon respectif.

7 - Les trois gouvernements obligeront, en outre, les boutriers autorisés à arborer le pavillon français, anglais ou italien à inscrire sur leurs embarcations des marques apparentes qui permettent de les reconnaître plus aisément à distance.

8 - Les gouvernement anglais, français et italien sont d'accord pour prescrire à leurs autorités respectives de se concerter pour l'exécution sur place des dispositions résultant du présent accord.

9 - Le présent arrangement est conclu pour une durée de douze années à partir de la signature, et restera en vigueur de trois ans en trois ans à moins qu'il ne soit dénoncé six mois à l'avance.

Fait à Londres, le 13 décembre 1906

Paul Cambon - E. Grey - A. de San Giuliano

6 décembre 1907 – Frontières entre l'Est africain britannique et l'Ethiopie

Herstlet (Sir E.) [1908].

Version française dans Pierre-Alype [1917] p. 158-159, ANOM 2E4.

The frontier between British East Africa, Uganda and Ethiopia agreed on between the two governments shall be :

The line which is marked in red in the map annexed to this Treaty in duplicate, which line, starting from the junction of the River Dawa with the River Ganale, follows the thalweg of the River Dawa to Ursulli, and from that point follow the tribal limit between the Gurré and the Borana to Gebel Kuffolé; from Gebel Kuffolé the line passes through the summits of the following hills : Roka, Churré Moyele, Burrolé, El Dimtu, Furroli, Dugga Kakulla, Burrehuma, Afur. From there the line goes to the creek at the south end of Lake Stefanie, thence due west to Lake Rudolf, thence north-west across Lake Rudolph to the point of the peninsula east of Sanderson Gulf, thence along the west shore of that peninsula to the mouth, or marshes at the mouth of the River Kibish (River Sacchi), thence along the thalweg of this river to latitude 5°25' north; from there due west to a point 35°15' longitude east of Greenwich, thence the line follows this degrees of longitude to its intersection with latitude 5°40' north, and runs from there to the intersection of the 6° north latitude with the 35° of longitude east of Greenwich.

The tribes occupying either side of the line shall have the right to use the grazing grounds on the other side as in the past, but during their migrations it is understood that they shall be subject to the jurisdiction of the territorial authority. Free access to the nearest wells is equally accorded to the tribes occupying either side of the line.

Both Governments shall send Commissioners, who shall, in concert, delimit the exact line on the frontier which is above described, and which is marked, pending such delimitation, with a red line upon the accompanying map.

While they are there they shall settle the frontier of the Borana with the Gurré in concert with the heads of those tribes and in accordance with their customs.

The above treaty is written in duplicate, one copy being held in the hands of the British Government and the other copy being in the hand of the Ethiopian Government.

Signé : T.B. Holher, His Britannic Majesty's Chargé d'Affaires

Addis Abeba, 6th December, 1906

10 janvier 1908 – Traité franco-éthiopien, d'amitié et de commerce

Legifrance, JO 10/3/1909, p. 2409.

<<http://www.doc.diplomatie.gouv.fr/BASIS/pacte/webext/bilat/DDD/19080001.pdf>>.

Le Gouvernement de la République Française et S.M. Ménélik II, voulant se donner une nouvelle preuve de l'Amitié qui les unit et faciliter les relations commerciales, existant d'ancienne date, entre les ressortissants des deux Etats, sont convenus de conclure un Traité qui devra les lier eux-mêmes et leurs successeurs.

En conséquence, le Gouvernement de la République Française, représenté par M. Antony Klobukowski, Ministre Plénipotentiaire de la République, en mission spéciale, etc., et dont les pouvoirs ont été trouvés en bonne et due forme,

Et S.M. l'empereur Ménélik II, agissant en son propre nom, comme roi des Rois d'Ethiopie, sont tombés d'accord sur les dispositions suivantes :

Art. 1^{er} - Le Gouvernement éthiopien facilitera, dans la mesure de son pouvoir, à tous les négociants de l'Empire, les moyens de prendre la route du port de Djibouti. Les deux Gouvernements Contractants prendront les mesures utiles pour que les négociants soient préservés de tout dommage sur la route.

Art. 2 - Les ressortissants et les protégés des deux Etats jouiront de la pleine liberté de pénétrer sur toute l'étendue du territoire de l'autre Etat, d'y circuler, d'y séjourner, d'y posséder suivant les usages du pays et de s'y livrer au commerce, à l'industrie, à l'agriculture en toute sécurité pour leur personne et leurs biens.

Cette liberté ne pourra être entravée par aucun monopole ou privilège exclusif de vente ou d'achat, réserve faite pour les monopoles d'Etat déjà existants et ceux que le Gouvernement éthiopien voudrait établir en conformité du régime en vigueur en France.

Art. 3 - Les marchandises françaises importées dans l'Empire éthiopien sont frappées d'un droit de 10 p. 100 sur la valeur marchande au lieu de leur destination. Toutefois les vins, champagnes, bières et les boissons non alcooliques ne paieront que 8 p. 100.

Lorsque l'état du mouvement commercial en Ethiopie le permettra, sans qu'il puisse en résulter une perte pour le Trésor impérial, l'établissement de la valeur marchande sera déterminé par la déclaration en douane, du prix au lieu d'origine ou de fabrication augmenté des frais de transport, d'assurance et de commission nécessaire pour l'importation, jusqu'au lieu d'introduction.

Art. 4 - Le Gouvernement éthiopien s'engage à faire bénéficier les ressortissants et protégés français de tous les droits, avantages et privilèges qu'il a pu accorder ou qu'il accordera dans l'avenir aux ressortissants et protégés d'une tierce Puissance, et notamment en ce qui concerne les douanes, les impôts intérieurs et la juridiction.

Art. 5 - Le transit des armes et des munitions destinées au Gouvernement éthiopien est autorisé sur l'étendue des territoires dépendant du Gouvernement de la République, dans les conditions prescrites par l'Acte général de Bruxelles, en date du 2 juillet 1890.

Il est entendu que les marchandises destinées au Gouvernement de l'Etat éthiopien peuvent, sur une déclaration officielle de S.M. l'empereur, pénétrer en Ethiopie, en franchise de droits, par les ports de la Côte Française des Somalis.

Art. 6 - Les ressortissants et protégés du Gouvernement de la République Française sont autorisés à se servir des télégraphes, des postes et de tous autres moyens de communication et de transport existant déjà ou à créer dans l'Empire éthiopien, aux mêmes conditions et aux mêmes taxes que les sujets de l'empereur ou les ressortissants de la Puissance la plus favorisée.

Art. 7 - Toutes les affaires de quelque nature qu'elles soient, criminelles ou autres, entre les ressortissants ou protégés français, relèveront désormais de la juridiction française, jusqu'à ce que la législation de l'Empire d'Ethiopie soit en concordance avec les législations d'Europe.

Toutes les affaires, de quelque nature qu'elles soient, criminelles ou autres, entre les ressortissants et les protégés français et les sujets de l'empereur, seront portées devant un magistrat abyssin siégeant dans un local spécial et qui jugera, assisté du Consul de France ou de son délégué.

Si le sujet abyssin est défendeur, il sera jugé suivant la loi éthiopienne.

Si le ressortissant ou protégé français est défendeur, il sera jugé suivant la loi française.

En cas de désaccord entre les juges, il sera statué en dernier ressort par le Tribunal de S.M. le roi des Rois d'Ethiopie.

En cas de crimes ou délits commis par les ressortissants ou protégés français, l'autorité territoriale usera de son droit de police pour la recherche et l'arrestation des coupables, à charge par (sic)[pour] elle d'en informer immédiatement le Consul de France et de les remettre entre ses mains.

Art. 8 - Chacune des deux Parties Contractantes accordera à l'autre le traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'établissement de représentants accrédités en France et en Abyssinie.

Art. 9 - Sont abrogés toutes les clauses d'actes ou de conventions antérieures qui seraient contraires au présent Traité.

Le présent Traité entrera en vigueur un mois après que sa ratification par le Gouvernement de la République Française aura été notifiée à S. M. l'empereur d'Ethiopie.

Il subsistera pendant dix ans après sa mise en vigueur; cette période expirée, le Traité subsistera tant qu'un Partie Contractante n'aura pas fait connaître son intention d'y mettre fin.

La dénonciation ne produira effet qu'un an après le moment où elle aura été notifiée.

En foi de quoi, S. M. Ménélik II, roi des Rois d'Ethiopie, au nom de son Empire, et M. Antony Klubukowski, Ministre Plénipotentiaire de la République Française, en mission spéciale,

Ont signé le présent Traité en deux exemplaires entièrement conformes en langue française et amharique, restant aux mains, l'un du Gouvernement éthiopien et l'autre du Gouvernement de la République Française, et y ont apposé leur sceau.

Fait à Addis-Abeba, le 10 janvier 1908 (1^{er} jour de l'an de grâce 1900).

Signé : A. Klobukowski - Ménélik

30 janvier 1908 – Concession du Chemin de fer franco-éthiopien

ASMAI 48/1-4 - ANOM Affaires politiques supplément non-coté CFE-2

Nous Menelik, Roi des Rois d'Ethiopie, transférons au docteur Vitalien, en tant que représentant de la nouvelle société des chemins de fer éthiopiens, l'acte de concession donné en 1894 (le premier *megabit* de l'an de grâce 1886) à M. Alfred Ilg, Ingénieur, et cédé par ce dernier à une Compagnie, dans le but de construire et d'exploiter un chemin de fer, sous réserve des modifications qu'il nous a paru convenable d'apporter au dit acte, et l'autorisons à construire un chemin de fer de notre frontière à Addis Abeba.

Art. 1 - La compagnie concessionnaire entrera en possession du chemin de fer construit entre Djibouti et Dire-Daoua, l'exploitera et prolongera la ligne jusqu'à Addis Abeba. L'acquisition de la partie du chemin de fer construite entre notre frontière et Dire-Daoua est à la charge de la nouvelle compagnie.

La compagnie concessionnaire prendra également à sa charge la créance de deux millions trois cent mille francs que possède l'Empereur contre les anciens concessionnaires privilégiés. Le Gouvernement Ethiopien et la Compagnie seront en collaboration dans l'entreprise du chemin de fer, et se sont entendus à cet effet. Le Gouvernement Ethiopien sera pour un quart dans l'entreprise du chemin de fer, et ce quart sera représenté soit par de l'argent, soit par des travaux. Les travaux faits par le Gouvernement Ethiopien seront estimés et portés à son actif pour entrer dans la composition de son quart. Il en sera de même de la créance de deux millions trois cent mille francs dont la nouvelle compagnie a pris la charge. Pour cette créance la compagnie payera au Gouvernement Ethiopien un intérêt annuel de 5%.

A moins d'impossibilité reconnue, la direction générale du chemin de fer sera de Dire-Daoua aux Assabots, des Assabots à l'Aouache, et de l'Aouache à Addis Abeba par Lossette.

Art. 2 - La durée de la présente concession sera de quatre vingt dix neuf ans à dater du jour où les travaux seront terminés jusqu'à Addis Abeba, et l'exploitation commencée.

Dans la région du chemin de fer, entre Djibouti et Addis Abeba le Gouvernement Ethiopien n'autorisera la construction d'aucune ligne concurrente ni d'embranchements; mais pour les besoins de son pays, il se réserve le droit d'établir des routes aboutissant au chemin de fer.

La compagnie sera tenue de commencer les travaux de la ligne entre Dire-Daoua et Addis Abeba dans le délai d'un an à dater de la signature du présent contrat. Le délai pour la durée des travaux et le commencement de l'exploitation sera fixé à l'arrivée à Addis Abeba des ingénieurs de la compagnie.

Art. 3 - A partir du commencement de l'exploitation jusqu'à l'expiration de la concession, la compagnie devra établir les trains nécessaires pour le service des marchandises et des voyageurs. Elle devra entretenir toujours en bon état, pour satisfaire aux besoins du commerce, le matériel de chemin de fer et éviter l'interruption de service, sauf dans le cas de force majeure.

Art. 4 - Pour toute la durée de la concession, le Gouvernement Ethiopien mesurera et donnera à la compagnie les terrains nécessaires à la construction du chemin de fer, des gares, des ateliers et tout ce qui s'y rapporte. En outre le Gouvernement Ethiopien concédera gratuitement à la compagnie, pour le chemin de fer, une zone dont la largeur sera de mille mètres depuis la frontière jusqu'à Dire Daoua, de deux cents mètres entre Dire Daoua et l'Aouache, et de cinquante mètres de l'Aouache à Addis Abeba.

Le sous sol des terrains concédés reste la propriété du Gouvernement Ethiopien. L'emplacement des gares sera fixé d'accord avec le Gouvernement Ethiopien. En cas de mobilisation ou de guerre, la compagnie sera tenue d'arrêter les trains partout où ce sera nécessaire, même en dehors des stations, pour charger et décharger des troupes ou du matériel de guerre. Dans ce cas, le Gouvernement Ethiopien préviendra la compagnie d'avance.

La compagnie est autorisée pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, à l'exclusion de toute autre entreprise, à prendre gratuitement sur les terrains concédés pour le chemin de fer et ses dépendances et partout où ce sera nécessaire, même en dehors de sa zone, les matériaux dont elle aura besoin, l'eau, le bois, la chaux, le sable, le ballast, etc.

Art. 5 - La compagnie concessionnaire établira le long de la voie, à ses frais, un fil téléphonique et télégraphique, et elle entretiendra les employés nécessaires à son fonctionnement. La compagnie devra

transmettre gratuitement par ce fil toutes les communications de service du Gouvernement Ethiopien. Si le premier fil ne suffisait pas, la compagnie en établirait un second à ses frais. Le télégraphe sera établi partout où parviendra le chemin de fer. L'usage du télégraphe et du téléphone est réservé à la compagnie et au Gouvernement Ethiopien à l'exclusion des particuliers. Toutefois, les voyageurs pourront se servir du télégraphe et du téléphone sur la présentation de leur billet.

Art. 6 - La compagnie ne pourra pas augmenter son capital sans entente préalable avec le Gouvernement Ethiopien. Il est en outre interdit à la compagnie de disposer de son capital pour des entreprises autres que la construction et l'exploitation du chemin de fer. Il est également interdit à la compagnie de céder le présent contrat ou d'engager le chemin de fer en tout ou partie, par vente, par association, par location ou par tout autre moyen.

Art. 7 - La compagnie fera connaître au Gouvernement Ethiopien le montant de son capital social. Le Gouvernement Ethiopien voulant venir en aide à la compagnie pour la construction du chemin de fer, l'autorise à percevoir sur toutes les marchandises transportées par le chemin de fer, à l'exception des marchandises du Gouvernement Ethiopien, une taxe de 6%, ce prélèvement étant en dehors des droits de douanes perçus par le Gouvernement Ethiopien, et en plus du prix de transport. La perception de cette taxe se fera à Diré-Daoua. Sur ce prélèvement de 6%, 4% seront acquis à la compagnie et 2% seront versés au Gouvernement Ethiopien, qui devra les utiliser au profit du pays, les emploiera à la construction de routes aboutissant au chemin de fer. Seules les marchandises importées et exportées par le chemin de fer seront exemptées jusqu'à leur lieu de destination de toute taxe en dehors des droits de douane.

Art. 8 - Si les ressources provenant de son capital et de l'ensemble de ses revenus, augmentées du montant du prélèvement de 4% sur les marchandises autorisés par le Gouvernement Ethiopien, ne suffisent pas aux besoins de la compagnie, celle-ci pourra recevoir l'aide du Gouvernement Français. Mais s'il n'y a pas de déficit la compagnie ne pourra rien recevoir du Gouvernement Français.

Art. 9 - La compagnie ne pourra changer le tracé de la ligne déjà construite ou à construire sur le territoire éthiopien, ni faire des embranchements sans le consentement du Gouvernement Ethiopien. La compagnie communiquera ses statuts au gouvernement éthiopien et si ses statuts n'étaient pas établis en conformité des clauses du présent contrat, elle serait tenue de les modifier sur la demande du Gouvernement Ethiopien.

Art. 10 - Le Gouvernement Ethiopien nommera un membre pour le représenter dans le conseil d'administration de la compagnie. La compagnie fera connaître au Gouvernement Ethiopien le nom de son président et celui de son représentant à Addis Abeba. Si ce représentant était en désaccord avec le Gouvernement Ethiopien la compagnie devrait le remplacer. Pour assurer l'exécution du présent contrat le Gouvernement Ethiopien nommera un contrôleur. Ce contrôleur sera chargé, avec le contrôleur nommé par le Gouvernement Français, de surveiller la construction et l'exploitation du chemin de fer. Ces frais de contrôle seront à la charge de la compagnie.

Art. 11 - Pour les voyageurs, ainsi que pour les marchandises, la compagnie fixera elle-même ses tarifs. Toutefois ils ne devront pas être supérieurs aux tarifs actuels, mais plutôt inférieurs. Les bagages, les marchandises et les agents du Gouvernement Ethiopien seront transportés à demi-tarif; les chefs voyageant avec leur suite paieront également demi-tarif; les voyageurs devront être munis de réquisitions du Gouvernement Ethiopien. Seront transportées gratuitement: la poste, les postiers, les dépêches et les courriers du Gouvernement Ethiopien. Les marchandises du Gouvernement Ethiopien auront la priorité sur les autres pour l'expédition. En temps de guerre, le chemin de fer sera mis à la disposition du Gouvernement Ethiopien qui paiera les transports à la compagnie au prix de revient. La compagnie ne pourra faire entrer sur le territoire éthiopien, ni en faire sortir, sans un ordre écrit du Gouvernement Ethiopien, des troupes ou du matériel de guerre. Si elle faisait de pareils transports sans ordres, elle devrait abandonner le chemin de fer au Gouvernement Ethiopien. Mais si la bonne foi de la compagnie avait été surprise, elle serait autorisée à en faire la preuve contradictoirement avec le chargeur.

Art. 12 - A titre de compensation pour la présente autorisation de construire un chemin de fer sur le territoire éthiopien, la compagnie paiera au Gouvernement Ethiopien une redevance annuelle, basée sur la recette kilométrique du chemin de fer. En partant de 3.000 Frs de recettes kilométriques, cette redevance sera de 15% sur l'excédent de recette entre 6.000 et 8.000 Frs, de 20% sur l'excédent de recettes entre 8 et

10.000 Frs, et de 25% au delà de 10.000 Frs. Cette redevance sera calculée pour toute la longueur de la ligne construite en territoire éthiopien, et jouera jusqu'à l'expiration de la concession.

Art. 13 - Le Gouvernement Ethiopien protégera le chemin de fer contre toute atteinte sur le territoire de l'Empire, et fournira les soldats chargés de le garder. Les gardiens seront logés et payés par la compagnie; ils seront transportés gratuitement, ainsi que leurs bagages et leurs provisions.

Si un accident quelconque arrivait au chemin de fer pour des causes que le Gouvernement Ethiopien n'aurait pu prévenir, celui-ci n'en serait pas responsable.

Art. 14 - A l'expiration de cette concession, le chemin de fer et ses dépendances ainsi que le matériel fixe, depuis la frontière, deviendront propriété du Gouvernement Ethiopien, sans indemnité, le matériel roulant et les approvisionnement resteront la propriété de la compagnie, mais le gouvernement éthiopien pourra les acquérir, en tout ou partie, moyennant paiement de leur valeur à dire d'expert.

Art. 15 - Toutes les difficultés qui pourraient survenir entre le Gouvernement Ethiopien et la compagnie au sujet de l'interprétation ou de l'exécution du présent contrat seront réglées par l'arbitrage. Le Gouvernement Ethiopien désignera un arbitre, la compagnie un autre; si ces deux arbitres ne s'entendaient pas, le Gouvernement Ethiopien et la compagnie choisiraient un troisième arbitre qui déciderait sans appel.

Art. 16 - Le Gouvernement Ethiopien nommera un représentant au conseil d'administration de la compagnie. Ce représentant aura les mêmes attributions et les mêmes émoluments que les autres membres de ce conseil. La compagnie établira un représentant à Addis Abeba.

Art. 17 - Le matériel, les métaux, le charbon, et toutes autres marchandises importées par le chemin de fer, et nécessaires à son travail seront exempts de droits de douane.

Un droit de timbre sera perçu au profit du Gouvernement Ethiopien sur les lettres de voiture et les récépissés délivrés aux commerçants pour le transport des marchandises. Ce droit de timbre est fixé à une demi-guerche par cent francs de prix de transport. Ce timbre représente un droit de statistique au profit du Gouvernement Ethiopien.

Art. 18 - Il est interdit à la compagnie de céder le présent contrat à un Gouvernement quelconque, ni à aucune compagnie, soit par vente ou par échange.

Ce contrat est écrit en double exemplaire dont l'un restera entre les mains du Gouvernement Ethiopien, et l'autre entre les mains de la compagnie.

Ecrit à Addis Abeba, le 21 *teur* de l'an de grâce 1900 (30 janvier 1908)

Sceau impérial - Docteur Vitalien

Avenant du 26 mai 1908

La redevance prévue à l'article 12 ne sera due que lorsque la garantie de l'Etat français aura cessé de fonctionner, ainsi qu'il est prévu à l'article 8 et lorsque ses avances auront été remboursées. Quel que soit le chiffre de la recette kilométrique correspondante, le prélèvement sera opéré conformément à l'article 12 à raison de 15 p. 100 sur l'excédent de recettes au dessus de ce chiffre jusqu'à 2000 francs, de 20p. 100 entre 2000 et 4000 et de 25 p. 100 au delà de 4000 francs.

Le texte de cet avenant a été accepté par lettre du négus en date de 20 et 27 mai 1908 et de M. Brice, Ministre de France à Addis-Abeba en date du 26 mai 1908.

16 mai 1908 – Convention italo-éthiopienne pour la délimitation de l'Erythrée

SHAT 7H15-7, traduction, sans doute depuis l'italien.

S. M Victor Emmanuel III, roi d'Italie, en son nom et au nom de ses successeurs, par l'intermédiaire de son représentant à Addis Abeba, le chevalier Colli di Felizzano, capitaine de cavalerie et S.M. Menelick II, roi des rois d'Ethiopie, en son nom et au nom de ses successeurs, voulant délimiter d'une manière définitive la frontière entre la colonie italienne de l'Erythrée et les provinces de l'Empire d'Ethiopie, ont décidé de signer la convention suivante :

Art. 1 - Du point le plus oriental de la frontière établie entre la colonie de l'Erythrée et le Tigré, par la convention du 10 juillet 1900, la ligne frontière continue vers le sud-est, parallèlement à la côte et à une

distance de 60 km de celle-ci, jusqu'à ce qu'elle atteigne la frontière de la possession française des Somalis.

Art. 2 - Les deux gouvernements s'engagent à fixer d'un commun accord et dans le plus bref délai, sur le terrain même, la susdite ligne frontière, en l'adaptant aux accidents du terrain.

Art. 3 - Les deux gouvernements s'engagent à fixer d'un commun accord et dans le plus bref délai la dépendance respective des tribus limitrophes de la frontière, en se basant sur leur résidence traditionnelle et ordinaire.

Art. 4 - Les deux gouvernements s'engagent à reconnaître réciproquement les droits anciens et les prérogatives des tribus limitrophes de la frontière, en dehors même de leur dépendance politique, surtout en ce qui regarde les travaux dans la plaine du Sel, qui seront cependant assujettis aux taxes existantes et aux droits de pâture.

Art. 5 - Les deux gouvernements s'engagent formellement à n'exercer aucune ingérence au delà de la ligne frontière et à ne pas permettre aux tribus qui dépendent d'eux de franchir la frontière pour commettre des violences au préjudice des tribus situées de l'autre côté. S'il vient à surgir des litiges ou des incidents entre les tribus limitrophes de la frontière ou bien à cause d'elles, les deux gouvernements les résoudront d'un commun accord.

Art. 6 - Les deux gouvernements s'engagent réciproquement à ne commettre et n'autoriser parmi leurs dépendants aucune action soit de nature à provoquer des litiges ou des incidents ou à troubler la tranquillité des tribus installées près de la frontière.

Art. 7 - La présente convention sera, en ce qui concerne l'Italie soumise à l'approbation du Parlement et ratifiée par S.M. le roi.

Fait en double exemplaire, de teneur identique, en langues italienne et amharique. L'un des exemplaire reste entre les mains du gouvernement italien, l'autre entre les mains du gouvernement éthiopien.

Ecrit dans la ville d'Addis Abeba le 16 mai 1908.

Article additionnel

S.M. Victor Emmanuel III, roi d'Italie, par l'intermédiaire de son représentant à Addis Abeba, le chevalier Colli di Felizzano, capitaine de cavalerie, et S.M. Menelick, roi des rois d'Ethiopie ont convenus ce qui figure dans l'acte additionnel ci-dessous à la convention du 16 mai 1908, relative à la délimitation de la frontière entre les possessions italiennes de la Somalie et les provinces de l'Empire d'Ethiopie.

Article unique - Le gouvernement de SM le roi d'Italie, après que le Parlement du Royaume aura ratifié le présent acte additionnel, mettra à la disposition de S.M. Menelick II, roi des rois d'Ethiopie, la somme de trois millions de liras italiennes.

Le présent acte additionnel a été écrit en double exemplaire, chacun dans les deux langues italienne et amharique.

Ecrit dans la ville d'Addis Abeba le 16 mai 1908.

16 mai 1908 – Convention italo-éthiopienne pour la délimitation de la Somalie

ANOM 2E4.

S. M Victor Emmanuel III, roi d'Italie, en son nom et au nom de ses successeurs, par l'intermédiaire de son représentant à Addis Abeba, le chevalier Colli di Felizzano, capitaine de cavalerie et S.M. Menelick II, roi des rois d'Ethiopie, en son nom et au nom de ses successeurs, voulant délimiter d'une manière définitive la frontière qui sépare les possessions italiennes de la Somalie des provinces de l'Empire d'Ethiopie, ont décidé de signer la convention suivante :

Art. 1^{er} - La ligne frontière entre les possession italiennes de la Somalie et les provinces de l'Empire éthiopien, part de Dolo, au confluent du Dawa et du Ganale; se dirige vers l'est en suivant les sources du Maidaba et continue jusqu'à l'Ouebi-Sceeli en suivant les limites territoriales entre la tribu Rahanuin, laquelle reste sous la dépendance de l'Italie, et tous les tribus au nord de celle-là, lesquelles restent sous la dépendance de l'Abyssinie.

Art. 2 - Le point frontière sur l'Uebi-Scebeli se trouvera au point de jonction du territoire de la tribu des Baddi-Addi, laquelle reste sous la dépendance de l'Italie avec le territoires des tribus résidant au-dessus des Baddi-Addi, lesquelles restent sous la dépendance de l'Abyssinie.

Art. 3 - Les tribus sur la gauche du Giuba, celle de Rahanuin et celles de l'Uebi-Scebeli au dessous du point frontière, seront sous la dépendance de l'Italie. Les tribus de Digofia, d'Afgab, de Djedjedi et toutes les autres qui se trouvent au nord de la ligne frontière seront sous la dépendance de l'Abyssinie.

Art. 4 - Partant de l'Uebi-Scebeli, la frontière se dirige vers le nord-est, suivant le tracé accepté en 1897 par le gouvernement italien. Tout le territoire appartenant aux tribus du côté de la côte resteront sous la dépendance de l'Italie; tout le territoire d'Ogaden et tout le territoire des tribus du côté de l'Ogaden resteront sous la dépendance de l'Abyssinie.

Art. 5 - Les deux gouvernements s'engagent à fixer en pratique et sur le sol même, dans le plus bref délai, la sus-dite ligne frontière.

Art. 6 - Les deux gouvernements s'engagent formellement à ne se livrer à aucune ingérence au-delà de la ligne frontière et à ne pas permettre aux tribus qui sont sous leur dépendance de franchir la frontière pour commettre des violences au préjudice des tribus qui se trouvent de l'autre côté. S'il vient à surgir des litiges ou des incidents entre les tribus limitrophes de la frontières ou à cause d'elles, les deux gouvernements les résoudront d'un commun accord.

Art. 7 - Les deux gouvernement s'engagent réciproquement à ne commettre et à n'autoriser, de la part de leurs dépendants, aucune action qui puisse être cause de litiges ou d'incidents, ou qui puisse troubler la tranquillité des frontières.

Art. 8 - La présente convention sera, en ce qui concerne l'Italie, soumise à l'approbation du Parlement et de sa Majesté le roi.

Fait, en double exemplaire, d'une teneur identique, en langue italienne et en langue amharique. L'un de ces reste entre les mains du gouvernement éthiopien.

Ecrit dans la ville d'Addis Abeba, le 16 mai 1908.

Article additionnel

S.M. Victor Emmanuel III, roi d'Italie, par l'intermédiaire de son représentant à Addis Abeba le chevalier Colli di Felizzano, capitaine de cavalerie, et S.M. Menelick, roi des rois d'Ethiopie ont convenus ce qui figure dans l'acte additionnel ci-dessous à la convention du 16 mai 1908, relative à la délimitation de la frontière entre les possessions italiennes de la Somalie et les provinces de l'Empire d'Ethiopie.

Article unique - Le gouvernement de SM le roi d'Italie, après que le Parlement du Royaume aura ratifié le présent acte additionnel, mettra à la disposition de S.M. Menelick II, roi des rois d'Ethiopie, la somme de trois millions de lires italiennes.

Le présent acte additionnel a été écrit en double exemplaire, chacun dans les deux langues italienne et amharique.

Ecrit dans la ville d'Addis Abeba le 16 mai 1908.

6 mars 1909 – Transaction entre la France et la Compagnie impériale du chemin de fer

ANOM Affaires politiques supplément non coté CFE 2.

Validée par la loi du 3 avril 1909.

Entre

D'une part, le protectorat de de la Côte française des Somalis, représenté par le Ministre des Colonies, suivant délibération du conseil d'administration en date du 2 mars 1909;

Et l'Etat français, représenté par le Ministre des Affaires étrangères, le Ministre des Finances et le Ministre des Colonies, agissant sous réserve de l'approbation des présentes par une loi;

et d'autre part

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, en liquidation judiciaire, représentée par son conseil d'administration en exercice et, en tant que de besoin, par la Commission nommée par

l'assemblée générale extraordinaire du 4 décembre 1908, déclarant agir dans la limite des pouvoirs qui lui ont été conférés et sous réserve de ratification par l'assemblée générale convoquée pour le 20 mars 1909. Et M. Vacher, agissant en qualité de liquidateur judiciaire de ladite Compagnie, autorisé aux fins des présentes par ordonnance de M. le juge-commissaire en date du 18 février 1909,

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, en liquidation judiciaire, ayant été mise en déchéance par décret du 8 décembre 1908, pris par l'application de l'article 16 de la convention du 6 février 1902, a formé, avec l'assistance de son liquidateur judiciaire, des recours devant le Conseil d'Etat et le Conseil du contentieux administratif de la Côte française des Somalis, à fin d'annulation dudit décret, de remise en possession de l'objet de la concession et de tous dommages-intérêts.

La colonie et la Compagnie désirant mettre fin à des litiges qui, en raison de la durée des procédures et des résultats que celles-ci peuvent comporter sont susceptibles de nuire à leurs intérêts respectifs, ont décidé de transiger, et elles se sont entendues pour le faire dans les conditions ci-dessous spécifiées auxquelles l'Etat français adhère expressément à raison de la garantie qu'il est appelé à donner à l'exécution de certaines clauses, comme il sera expliqué plus loin.

Art. 1^{er} - La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, en liquidation judiciaire, et M. Vacher, ès qualités, sous réserve de l'exécution de l'article 2 ci-après, s'engagent à se désister des recours par eux formés devant le Conseil d'Etat et devant le Conseil du contentieux administratif de la Côte française des Somalis, dans les dix jours qui suivront la promulgation de la loi par laquelle la concession de la ligne de Djibouti à la frontière éthiopienne sera accordée à la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, si cette promulgation est postérieure à l'homologation de la présente transaction, ou, dans le cas contraire, au plus tard dans les dix jours qui suivront ladite homologation.

Ce désistement entraînera la reconnaissance de la prise de possession, par le gouverneur de la Côte des Somalis, du chemin de fer et de ses accessoires, par application du décret du 8 décembre 1908, et par suite la Compagnie impériale et son liquidateur judiciaire s'engagent à ne prétendre et à ne faire valoir aucun droit, à quelque époque que ce soit, sur tous objets, tant mobiliers qu'immobiliers, compris entre Djibouti et Addis-Abeba et qui constituaient, avant la déchéance, l'actif de la Compagnie, à l'exception :

- 1° Des sommes d'argent, espèces et billets, existant en caisse au 8 décembre 1908, sous déduction des sommes dues à cette date par la liquidation et payée en son acquit par l'administration depuis la prise de possession de la ligne;
- 2° Des sommes à recouvrer par la Compagnie à la même date, comme paiement de transports en port dû exécutés avant la déchéance;
- 3° Des créances de la Compagnie contre des tiers et des titres faisant partie de son portefeuille;
- 4° Du mobilier garnissant les locaux occupés par le siège social, à Paris, 80 rue Saint-Lazare;
- 5° Des droits qu'elle tient de la Société du lac Assal et les concessions minières dont elle serait titulaire, et ce sans que les présentes constituent de la part de l'Etat français une reconnaissance quelconque de la légitimité desdits droits et concessions;
- 6° Des immeubles appartenant à des tiers et dont la Compagnie impériale était seulement occupante à la date du décret de déchéance, leur acquisition n'ayant jamais été réalisée.

La Compagnie en liquidation judiciaire et le liquidateur ès qualités, s'engagent à remettre à la Compagnie concessionnaire, dans le délai fixé au paragraphe 1^{er} du présent article, tous les titres en vertu desquels s'exerçaient ses droits de propriété, d'usage ou de jouissance sur les objets indiqués au paragraphe 2° de l'article 1^{er}, et toutes les archives de la construction et de l'exploitation tels que lesdits titres et documents se trouvent entre ses mains.

Les ayants droit de la Compagnie impériale pourront souscrire le cinquième du capital-action de la nouvelle Société aux conditions du syndicat d'émission.

Art. 2 - La Compagnie impériale recevra 99 annuités de 610 748 fr. 10. Cette annuité sera payable chaque année par les soins de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, ou de toute autre qui serait régulièrement concessionnaire de ladite ligne; à défaut de ce paiement, constaté par une mise en demeure restée sans effet pendant deux mois, le Gouvernement de la République française effectuera le versement des annuités directement entre les mains des représentants autorisés de la

Compagnie impériale ou de ses ayants droit. La première annuité sera versée le 1^{er} juillet ou le 1^{er} janvier qui suivra soit la promulgation de la loi approuvant la présente transaction, soit l'homologation de ladite transaction, suivant que la première ou la dernière de ces formalités interviendra en dernier lieu. Le versement de cette première annuité sera, par exception, effectué directement entre les mains du liquidateur judiciaire.

L'approbation des présentes par la promulgation de la loi visée à l'article 1^{er} rendra définitive la déchéance et entraînera simultanément l'abrogation de toutes les obligations incombant à la Compagnie impériale envers le protectorat de la Côte française des Somalis et l'Etat français, en vertu de la convention du 6 février 1902.

Art. 3 - Chacune des parties supportera les frais de procédure exposés par elle à la date de la présente transaction, qui ne deviendra définitive que par le vote de la loi emportant concession de la ligne au profit de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba et garantie par l'Etat des annuités stipulées à l'article 2 et par l'homologation de ladite transaction par la juridiction compétente.

A défaut de ce vote dans un délai de six mois, les présentes seront réputées inexistantes et sans effet et ne pourront, en aucun cas, et pour quelque cause que ce soit, être produites ou invoquées par l'une ou l'autre des parties contractante au cours des litiges qu'elles ont pour objet de transiger.

Fait en autant d'originaux que de parties.

Le 6 mars 1909.

Lu et approuvé

Ponsignon, de la Beaumelle, Duros, Moulin, Guérin, Dubost, Raveau, Vacher

Milliès-Lacroix, Ministre des Colonies, J. Caillaux, Ministre des Finances, S. Pichon, Ministre des Affaires étrangères

8 mars 1909 – Convention entre la France et la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba

ANOM Affaires politiques supplément non coté CFE 2 - Affaires politiques 178/1.

Entre le Ministre des Colonies, le Ministre des Finances et le Ministre des Affaires étrangères, agissant au nom de l'Etat et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, d'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous le nom de Compagnie d'un chemin de fer (franco-éthiopien) de Djibouti à Addis-Abeba, ladite compagnie représentée par MM. Ernest Roume, président du conseil d'administration, et Octave Homberg, administrateur délégué, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 2 mars 1909 et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de deux mois au plus, à dater de l'approbation des présentes par une loi, d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Titre 1^{er} - Attribution de concession

Art. 1^{er} - Transmission de la concession

Le Gouvernement français transfère aux conditions de la présente convention à la Compagnie du chemin de fer (franco-éthiopien) de Djibouti à Addis-Abeba la concession de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à la frontière éthiopienne, dont la déchéance a été prononcée par décret du 8 décembre 1908, ledit transfert étant effectué dans les conditions de l'acte transactionnel intervenu le 6 mars 1909 entre la Colonie de la Côte française des Somalis et l'Etat français, d'une part, et, d'autre part, la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens (en liquidation) et M. Cacher, liquidateur de ladite compagnie.

Il donne à la Compagnie du chemin de fer (franco-éthiopien) de Djibouti à Addis-Abeba son agrément pour recevoir de S.M. Ménélik, roi des rois d'Ethiopie, conformément aux actes ci-annexés, la concession de la ligne allant de la frontière éthiopienne à Addis-Abeba, et formant prolongement de la ligne concédée par l'Etat français.

En conséquence, ladite Compagnie s'engage à construire, achever et exploiter aux clauses et conditions ci-après fixées, l'ensemble de la ligne comprenant la partie déjà exploitée de Djibouti à Diré-Daoua et la partie à construire de Diré-Daoua à Addis-Abeba. Ladite Compagnie est, en outre, autorisée à organiser

les services accessoires nécessaires à l'exploitation de cette ligne et ceux qui s'y rattacheraient directement.

Art. 2 - Organisation de la société

La Compagnie du chemin de fer (franco-éthiopien) de Djibouti à Addis-Abeba restera constituée sous le régime de la loi française.

Les statuts établis suivant acte du 12 mars 1908 ne pourront être modifiés, en ce qui concerne l'objet de la société, son capital social, son siège social et les dispositions relatives à la composition de son conseil d'administration, sans une autorisation du Ministre des Colonies, d'accord avec le Ministre des Finances. En conformité des engagements pris par celle vis-à-vis du Gouvernement éthiopien, suivant les actes ci-dessus visés et annexés à la présente convention, la Compagnie ne pourra ni aliéner tout ou partie des droits qu'elle tient du présent acte, ni engager son capital social dans une autre entreprise que celle qui en fait l'objet, ni émettre des obligations, ou contracter aucun emprunt sous quelque forme que ce soit, sans y être autorisée par le Ministre des Colonies, d'accord avec le Ministre des Finances.

Art. 3 - Capital social

La Compagnie se constituera au capital de 17 300 000 francs, dont 15 millions en actions versées en espèces et 2 300 000 francs en actions complètement libérées, attribuées à S.M. Ménélik, roi des rois d'Ethiopie, en exécution de la convention du 30 janvier 1908 et avenants annexés.

Art. 3bis - Transfert de la concession de la section de Djibouti à Diré-Daoua

Il sera procédé à la remise à la compagnie qui en prendra possession, dans l'état où ils se trouveront et tels qu'ils se comportent, à la date de cette remise, et sans que la responsabilité de l'Etat français puisse être mise en cause pour quelque motif que ce soit, de tous objets mobiliers ou immobiliers, immeubles, matériels fixe et roulant, mobilier, outillage, approvisionnement, etc., constituant la ligne en exploitation de Djibouti à Diré-Daoua. Il sera dressé de cette remise un procès-verbal descriptif contradictoirement entre les représentant du contrôle et ceux de la compagnie.

Pour tenir compte de la valeur de cette ligne, la compagnie versera à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopien en liquidation ou à ses ayants-droits quatre-vingt-dix-neuf annuités de 610 748 francs 10, pour la première annuité être versée le 1^{er} juillet ou le 1^{er} janvier qui suivra soit la promulgation de la loi approuvant la présente convention, soit l'homologation de l'acte transactionnel du 6 mars 1909, suivant que la première ou la dernière de ces formalités interviendra en dernier lieu.

Titre II - Régime de la construction

Chapitre premier - Conditions techniques d'exécution

Art. 4 - Caractéristiques de la ligne

La largeur de la voie entre les bords inférieurs du rail sera de 1 mètre.

Le rayon des courbes ne pourra être inférieur à 100 mètres.

La rampe nette calculée par la formule $D+500/R$ ne dépassera pas 5 millimètres, D représentant dans cette formule la déclivité par mètre en millimètre et R le rayon au même point du tracé, en mètres.

La largeur de la plate-forme sera de 4 mètres, sauf dans les profils réduits avec murettes.

Le poids du rail en acier sera d'au moins 25 kilogrammes au mètre courant, les traverses en acier seront au nombre de 1 250 au moins au kilomètre, donnant pour poids moyen de la voie au mètre courant un poids minimum de 100 kilogrammes.

Si les circonstances le permettent, on fera emploi de traverses en bois.

Tous les travaux seront exécutés avec des matériaux de bonne qualité et suivant les règles de l'art.

Art. 5 - Délais d'exécution

Les projets d'exécution de la ligne entre Diré-Daoua et Addis-Abeba devront être terminés dans le délai de deux ans, à dater du jour de la promulgation de la loi approuvant la présente convention; ils seront présentés successivement par sections d'environ 100 kilomètres, de manière qu'il puisse être statué sur le projet de la première section à partir de Diré-Daoua dans un délai d'un an.

Les travaux seront engagés aussitôt après l'approbation du projet de la première section et seront ensuite poursuivis sans interruption.

Le délai pour l'exécution de la plate-forme en vue du passage de voie sera, pour chaque section, de ans, à courir de l'approbation du projet d'exécution correspondant. La superstructure, comprenant la fourniture

et la pose des tabliers métalliques, devra être exécutée dans un délai répondant à un avancement moyen de 15 kilomètres par mois, en partant de Diré-Daoua, au fur et à mesure de l'avancement de la plateforme, et de telle sorte que – sauf cas de force majeure – la ligne puisse être ouverte à l'exploitation jusqu'à Addis-Abeba dans un délai de trois ans après l'approbation du dernier des projets d'exécution susvisés.

Les projets de réfection, parachèvement et complément de la ligne de Djibouti à Diré-Daoua et les travaux correspondants devront être exécutés simultanément et dans des conditions telles que la mise en état normal d'entretien et d'exploitation de cette partie de la ligne soit terminée au plus tard au moment de l'ouverture de la ligne entière jusqu'à Addis-Abeba.

Chapitre II - Conditions financières

Art. 6 - Charge de la dépense

La dépense de construction et d'achèvement de la ligne sera à la charge de la Compagnie qui y pourvoira au moyen de fonds provenant tant de son capital-actions que des obligations qu'elle pourra émettre, en vertu d'autorisation données conformément à l'article 2, le tout sous la garantie de l'Etat français telle qu'elle est ci-dessous définie.

Les fonds provenant de la souscription des actions payées en argent dont le montant sera de 15 millions de francs, seront entièrement employés à ces dépenses, à l'exception d'une somme de 5 millions de francs réservés pour servir de fonds de roulement à la Compagnie et pour subvenir provisoirement, s'il y a lieu, aux déficits mis à sa charge par la présente convention.

Art. 7 - Garantie de l'Etat français

L'Etat français garantit :

1° - L'intérêt à 3 fr 50 et l'amortissement du capital-actions jusqu'à concurrence de 17 300 000 francs, comprenant 2 300 000 francs en actions complètement libérées à remettre à S. M. l'Empereur Ménélik, en vertu de la convention du 30 janvier 1908.

L'amortissement commencera quatre ans après la promulgation de la loi approuvant la présente convention et s'achèvera dans un délai de quatre-vingt quatorze ans, à partir de cette promulgation.

2° - L'intérêt et l'amortissement des obligations émises dans les conditions et suivant le type approuvé par le Ministre des Colonies, d'accord avec le Ministre des finances.

L'intérêt sera calculé d'après le taux réel de placement résultant du prix de vente des titres par la compagnie, sans pouvoir excéder 4 p. 10.

L'amortissement commencera quatre ans après la promulgation de la loi approuvant la présente convention et s'achèvera dans un délai de quatre-vingt quatorze ans, à partir de cette promulgation.

La garantie de l'Etat sera, en ce qui concerne les obligations attachée au titre lui-même, et il sera spécifié, sur chaque obligation, que cette affectation par privilège de la garantie restera valable même en cas de déchéance ou de dépossession de la compagnie.

3° - Les intérêts et l'amortissement de la prime d'économie prévue à l'article 9 ci-après, lesdits intérêts calculés au taux moyen résultant du placement des obligations.

4° - Les quatre-vingt-dix-neuf annuités de 610 748 fr 10 que la nouvelle compagnie s'engage à servir à la compagnie en liquidation ou à ses ayants droits.

Lorsque les recettes prévues à l'article 23 ne suffiront pas à couvrir les charges ainsi calculées, la différence sera avancée par l'Etat français, sauf, s'il y a lieu, application des dispositions de l'article 14.

Les sommes ainsi avancées par l'Etat français seront remboursées, y compris les intérêts calculés, sans capitalisation, au taux de 3 p. o/o dans les conditions fixées aux articles 23, 24 et 29.

Art. 8 - Compte d'établissement

Le capital d'établissement de la ligne sera constaté par un compte général qui comprendra toutes les sommes que le concessionnaire justifiera avoir dépensé dans un but d'utilité, notamment pour la reprise de la ligne, pour les études faites sur place et à Paris, pour l'exécution des travaux de construction proprement dits et des travaux de réfection, parachèvement et complément des sections de ligne déjà construites par l'ancienne compagnie, pour l'achat du matériel fixe et d'exploitation et la surveillance de l'exécution des commandes dans les usines, pour le parachèvement de la ligne après sa mise en

exploitation, pour la constitution du capital-actions, pour les frais de négociation et d'émission des obligations.

Toutefois seront rejetées du compte d'établissement pour être laissées à la charge de la Compagnie et être imputées sur ses ressources propres les dépenses résultant de l'extension par la Compagnie d'ouvrages ou de modifications d'ouvrages, non autorisés par le Ministre ou par le contrôle suivant le cas, et qui, en cas de litige, auraient été reconnus par les arbitres ne pas présenter un caractère réel d'utilité.

Seront portés au compte d'établissement jusqu'au 1^{er} janvier qui suivra l'ouverture complète de la ligne à l'exploitation, les frais de contrôle, les intérêts des capitaux engagés, calculés au taux déterminé par l'article précédent, les frais de l'abonnement au timbre des actions et obligations et les frais généraux d'administration et de direction de la Société à Paris fixés à forfait à 180 000 francs par an, ladite somme comprenant les frais du service des titres émis et ne comprenant pas les frais des bureaux d'études.

Les dépenses faites pour l'exploitation de chaque section jusqu'au 1^{er} janvier qui suivra sa mise en exploitation seront portées au compte d'établissement, en déduction duquel viendront les recettes faites dans cette période.

Art. 9 - Prime d'économie - Pénalités

L'évaluation des dépenses à porter au compte d'établissement sera arrêtée d'un commun accord par le Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances, et par la Compagnie, après le retour des missions d'études envoyées en Ethiopie. A défaut d'accord, cette évaluation sera arrêtée par le conseil général des ponts et chaussées, la Compagnie entendue.

Si le montant total du compte d'établissement, arrêté conformément aux articles 8 et 13 reste inférieur au chiffre ainsi fixé, augmenté de la somme globale pour parachèvement prévue à l'article 13, la Compagnie aura le droit d'inscrire à ce compte une prime d'économie calculée sur les bases suivantes :

Sur les cinq premiers millions d'économies réalisées, 10 p. 100.

Sur les cinq millions suivants, 20 p. 100

Sur le surplus, 30 p. 100.

La prime d'économie ainsi allouée à la Compagnie lui appartiendra en propre, sauf s'il y a lieu, application des dispositions de l'article 24. Les intérêts et amortissement courront à partir du 1^{er} janvier qui suivra la reconnaissance de la ligne entière prévue à l'article 13. Au cours de la concession, la Compagnie pourra être autorisée, pour les besoins de l'entreprise, à affecter les annuités restant à échoir au service d'obligations du même type que celles prévues au deuxième paragraphe de l'article 7. A l'expiration de la concession ou en cas de déchéance, la partie non employée de ce capital sera affectée par privilège au remboursement, s'il y a lieu, de la dette de la compagnie envers l'Etat français.

Si le montant total du compte d'établissement est supérieur à l'évaluation arrêtée comme est dit ci-dessous, augmentée de la somme globale pour parachèvement, la Compagnie sera passible d'une pénalité calculée sur les bases suivantes :

Sur les cinq premiers millions, 10 p. 100 du montant du dépassement.

Sur les cinq millions suivants, 20 p. 100

Sur le surplus, 30 p. 100.

Cette pénalité s'ajoutera à la dette en capital de la Compagnie vis-à-vis de l'Etat pour les avances que celui-ci aurait versé au titre de la garantie d'intérêts.

Chapitre III - Contrôle

Art. 10 - Contrôle de la construction

En considération de la garantie financière qu'il apporte à l'entreprise et en conformité des accords intervenus avec le Gouvernement éthiopien, le Gouvernement français se réserve expressément le droit d'exercer un contrôle tant sur les travaux que sur les dépenses de construction, afin de s'assurer de la bonne exécution du chemin de fer et de l'emploi régulier des fonds garantis.

En conséquence, le directeur des travaux devra être agréé par le Ministre des Colonies, et un service de contrôle local sera institué. L'agrément donné au choix du directeur pourra être retiré par le Ministre sur la proposition du Service du Contrôle et l'avis conforme du comité des travaux publics des Colonies.

Le projet d'ensemble de chaque section et le programme d'exécution des travaux seront soumis à l'approbation du Ministre des Colonies.

Les projets d'exécution des travaux de toute nature, les marchés de travaux ou de fourniture dont le chiffre dépassera 100 000 francs, seront communiqués au Ministre des Colonies, qui pourra s'opposer à leur exécution dans le délai d'un mois à compter du dépôt des pièces à l'Inspection générale des travaux publics des Colonies. Passé ce délai, les projets, programmes et marchés seront considérés comme approuvés.

Les projets d'exécution et la passation des marchés, comportant une dépense supérieure à 20 000 francs sans dépasser 100 000 francs, seront notifiés au contrôle local qui pourra exercer un droit de veto dans un délai de huitaine à dater de la notification qui lui sera faite.

En cas d'urgence, la Compagnie prendra les mesures qu'elle jugera nécessaires, mais en portant aussitôt à la connaissance du contrôle qui disposera d'un délai de trois mois à compter du dépôt du dossier justificatif relatif à ces mesures pour inviter la Compagnie à y apporter les modifications qu'il jugerait utiles.

En ce qui concerne les projets et marchés de détail comportant une dépense inférieure à 20 000 francs et les divers documents techniques et comptables relatifs aux travaux et dépenses en régie, le contrôle aura toutes facilités pour en prendre connaissance, notamment en procédant à la vérification des situations mensuelles que la Compagnie devra établir pour le règlement de ses dépenses. Il disposera d'un délai de huit jours, à dater de la communication qui lui aura été faite des documents, pour inviter la Compagnie à apporter aux mesures prises les modifications qu'il jugerait utiles.

Art. 11 - Solution des différends

En cas de désaccord entre la Compagnie et le contrôle local, il en sera référé au Ministre des Colonies, qui statuera.

Au cas où la Compagnie estimerait ne pas pouvoir s'incliner devant une décision du Ministre statuant soit par application du premier paragraphe du présent article, soit par application du paragraphe 4 de l'article précédent, relatif au droit de veto réservé au Ministre, elle pourrait :

S'il s'agit de projets pour travaux et fournitures et de l'exécution technique de ces projets, soit formuler de nouvelles propositions, soit demander qu'il soit statué par trois arbitres désignés, comme il est dit à l'article 34 ci-après;

S'il s'agit de la passation d'un marché, soit présenter de nouvelles propositions, en cas de marché direct, soit procéder par voie d'adjudication.

Art. 12 - Réception provisoire de la ligne

Avant la mise en exploitation de chaque section de ligne, il sera procédé à une réception provisoire de ladite section par le Service du contrôle chargé de la vérification des dépenses correspondantes en vue du fonctionnement de la garantie d'intérêts allouée par le Gouvernement français.

Art. 13 - Travaux de parachèvement

Indépendamment de la réception provisoire, il sera procédé, après la construction de la ligne, à une reconnaissance à la suite de laquelle le Ministre des Colonies déterminera les travaux à exécuter pour la mettre en état normal d'entretien et d'exploitation. Le Ministre fixera une somme globale, jusqu'à concurrence de laquelle les travaux de parachèvement de toute nature à exécuter ultérieurement pourront être inscrits au compte d'établissement.

Il ne pourra être ajouté au compte de premier établissement après la reconnaissance aucune dépense autre que celles qui auraient été prévues dans la décision du Ministre portant approbation du procès-verbal de cette reconnaissance. Pour les calculs prévus aux articles 9 et 24, le compte d'établissement sera augmenté des allocations globales prévues à la fin de l'alinéa précédent.

En cas de réclamation par la Compagnie contre les décisions prises par le Ministre en vertu du présent article, il sera statué par trois arbitres, désignés comme est dit à l'article 34 ci-après.

Titre III - Régime de l'exploitation

Chapitre premier - Conditions techniques et commerciales

Art. 14 - Conditions techniques

La Compagnie devra établir le nombre de trains nécessaires pour le service des voyageurs et des marchandises, ce nombre étant en rapport avec l'intensité du trafic. Elle devra toujours entretenir en bon état le chemin de fer pour satisfaire aux besoins du commerce et éviter toute interruption de service, sauf

le cas de force majeure; elle devra prendre toutes les mesures en son pouvoir pour assurer la sécurité de son exploitation.

Art. 15 - Base des tarifs

Les tarifs que la Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs ou des marchandises, ne pourront excéder les chiffres ci-après :

Voyageurs

1^{re} classe: 60 centime par voyageur et par kilomètre.

2^e classe : 20 centime par voyageur et par kilomètre.

Classe indigène : 5 centime par voyageur et par kilomètre.

Marchandises en grande vitesse

1° - Bagages : 1 centime 5 par fraction indivisible de 10 kilogrammes et par kilomètre;

2° - Marchandises : sans distinction de nature, à l'exception des finances, valeurs ou objets d'art, taxés d'après leur valeur.

De 0 à 5 kilogrammes : 1 fr 70 la tonne kilométrique.

De 5 à 10 kilogramme : 1 fr 60 la tonne kilométrique.

De 10 à 20 kilogrammes : 1 fr 50 la tonne kilométrique.

De 20 à 30 kilogrammes : 1 fr 40 la tonne kilométrique.

De 30 à 40 kilogrammes : 1 fr 30 la tonne kilométrique.

Au dessus de 40 kilogrammes : 1 fr 20 la tonne kilométrique.

Marchandises en petite vitesse

1^{re} série (bijouterie, armes blanches, etc.) : 1 franc par tonne et par kilomètre;

2^e série (vêtements, meubles, etc.) : 80 centimes par tonne et par kilomètre;

3^e série (poterie, vins en caisse, etc.) : 65 centimes par tonne et par kilomètre;

4^e série (viandes salées, métaux bruts, etc.) : 50 centimes par tonne et par kilomètre;

5^e série (minerais, pierre à bâtir) : 40 centimes par tonne et par kilomètre;

Animaux en petite vitesse

Chevreaux, agneaux : 1 centime par tête et par kilomètre.

Chèvres, moutons : 2 centimes par tête et par kilomètre.

Veaux, ânes : 4 centimes par tête et par kilomètre.

Bœufs : 8 centimes par tête et par kilomètre.

Mulets : 10 centimes par tête et par kilomètre.

Chevaux : 12 centimes par tête et par kilomètre.

Les animaux de luxe dont la valeur déclarée excédera 500 francs seront taxés à raison de 50 p. 100 en sus du prix fixé.

Pour le transport des agents et ouvriers de la construction, les tarifs ne pourront excéder les tarifs appliqués au transports pour le compte de l'Etat, en vertu de l'article 17 ci-après.

Pour le transport des matériaux de la construction, les tarifs ne pourront excéder 10 centimes la tonne kilométrique.

Les tarifs devront assurer aux marchandises transitant par le port de Djibouti des conditions de transport au moins aussi avantageuses que celle qui seraient pratiquées sur les voies terrestres aboutissant aux ports voisins.

Art. 16 - Publicité des tarifs

Avant l'ouverture à l'exploitation, la Compagnie publiera et notifiera au Service du contrôle un tableau des tarifs qu'elle se propose d'appliquer sur l'ensemble de la ligne.

Toute modification apportée à ces tarifs devra être publiée et notifiée dans la même forme. Elle ne pourra entrer en vigueur que huit jours après l'accomplissement de ces formalités.

Tout traité particulier qui dérogerait aux tarifs régulièrement publiés est formellement interdit.

Art. 17 - Transports pour le compte de l'Etat

Les transports effectués sur le territoire français pour le compte du Gouvernement français ou du protectorat de la côte des Somalis bénéficieront de réductions égales à celles qui sont ou seront accordées aux transports effectués sur le territoire éthiopien pour le compte du Gouvernement éthiopien.

Art. 18 - Service des postes et des télégraphes

La Compagnie sera tenue de réserver gratuitement, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial ou un espace équivalent pour recevoir les sacs de dépêches et la poste ainsi que les agents du Service des postes et des télégraphes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et ventilé.

L'Administration française aura toujours le droit de faire transmettre en franchise les télégrammes échangés entre ses agents pour les besoins de leur service au moyen des lignes et appareils établis par la Compagnie pour les besoins de son exploitation.

En territoire français, le Ministre des Colonies pourra faire établir des fils télégraphiques ou téléphoniques indépendants sur les poteaux appartenant à la Compagnie sans que celle-ci puisse, de ce fait, réclamer aucune autre indemnité que le remboursement des frais ou la réparation des dommages matériels qui pourraient en résulter. Le Ministre pourra également requérir la Compagnie d'ouvrir tout ou partie des postes télégraphiques établis par elle au service privé moyennant une rémunération fixée d'un commun accord ou, en cas de désaccord, par des arbitres désignés comme il est dit à l'article 34 ci-après.

Chapitre II - Conditions financières de l'exploitation**Art. 19 - Charges de la Compagnie**

L'exploitation se fera aux frais, risques et périls de la Compagnie, par les moyens et systèmes de son choix.

Toutefois lorsque pendant deux années consécutives, la recette brute kilométrique aura été inférieure à 3000 francs – si la réserve d'exploitation prévue à l'article 20 ne permet pas de faire face au déficit – l'Etat français, à partir de la troisième année, couvrira l'excédent sur les recettes des dépenses réelles d'exploitation effectuées dans la limite fixée par la formule d'exploitation, jusqu'à ce que les recettes soient remontées à 3000 francs par kilomètre. Il pourra prescrire dans ce cas, pour telle durée qu'il jugera utile pendant cette période transitoire, toute organisation de service, modification de tarifs ou en général toute mesure propre à améliorer les résultats financiers de l'exploitation.

Les sommes avancées par l'Etat pour couvrir les insuffisances d'exploitation seront ajoutées à son compte d'avances et lui seront remboursées, avec intérêt simple, dans les conditions fixées aux articles 7, 23 et 24.

Toutefois, en cas de trouble ou de guerre, si la Compagnie continue l'exploitation, sur la réquisition du Gouvernement français, le service sera assuré aux risques et périls de l'Etat et sans que les insuffisances d'exploitation supportées par lui soient ajoutées à son compte d'avances.

Si, dans le même cas, l'exploitation est interrompue, la Compagnie n'aura droit à aucune indemnité; si elle continue l'exploitation sans que le Gouvernement, consulté par elle, l'en ait requise, aucune garantie ne lui sera due pour les insuffisances de cette exploitation.

Art. 20 - Formule d'exploitation

Les frais annuels d'entretien et d'exploitation du chemin de fer et des services accessoires prévus à l'article 1er ci-dessus, y compris les contributions de toute nature payées par la Compagnie, les frais de contrôle afférents à la partie de la ligne en exploitation les prélèvements effectués en vue de constituer le fonds de la réserve d'exploitation définie ci-après et les versements qui seraient faits au profit des agents de la Compagnie seront calculés à forfait d'après la formule :

$$F = 800 K + (2R/3) + 0,60 T$$

dans laquelle K représente la longueur de la ligne ouverte à l'exploitation exprimée en kilomètres, R les recettes de toute nature de l'exploitation ainsi que les services accessoires, à l'exclusion de la taxe ad valorem autorisée par le Gouvernement éthiopien, T le parcours annuel des trains.

Au cas où il serait fait usage de voitures automotrices, un coefficient spécial serait appliqué à leur parcours. Ce coefficient serait déterminé dans les formes prévues ci-après pour la révision de la formule.

En sus des sommes calculées d'après la formule, il sera alloué à la Compagnie, pour ses frais généraux d'administration et de direction à Paris, y compris les frais du service des titres émis, une somme fixée à forfait, pour toute la durée de la concession, à 180 000 francs par an. A dater du 1er janvier qui suivra l'ouverture de la ligne entière à l'exploitation, cette somme, augmentée des frais d'abonnement au timbre des actions et obligations, sera prélevée tout d'abord sur les recettes brutes. Il en sera de même des frais

de la garde du chemin de fer par des soldats abyssins que l'acte de concession, en date du 30 janvier 1908, met à la charge de la Compagnie.

Réserve d'exploitation

Si les frais d'entretien et d'exploitation n'atteignent pas la somme déterminée par la formule, la différence sera portée au crédit d'un compte d'attente qui constituera la réserve d'exploitation.

Si les frais d'exploitation admis en compte dépassent les recettes, l'excédent des dépenses sera avancé par la Compagnie et porté au débit de ce compte d'attente.

La réserve d'exploitation cessera de s'accroître lorsqu'elle atteindra le maximum de 3000 francs par kilomètres. Le compte sera de nouveau ouvert pour ramener la réserve à son maximum lorsque le fonds aura été absorbé ou entamé pour faire face à des insuffisances d'exploitation.

Pendant la durée de la concession, la Compagnie comprendra les intérêts du fonds de réserve ainsi constitué dans les recettes d'exploitation.

A l'expiration de la concession ou en cas de déchéance, la partie non employée de ce fonds sera affectée par privilège au remboursement, s'il y a lieu, de la dette de la Compagnie envers l'Etat français. L'excédent sera ajouté au bénéfice de la dernière année.

Prime de gestion

Quand la réserve d'exploitation aura atteint son maximum et tant qu'elle sera maintenue à ce maximum, les économies réalisées pendant une année par la Compagnie sur la somme à elle allouée pour les dépenses d'exploitation pour cette année, conformément à la formule, seront attribuées à la Compagnie à titre de rémunération pour bonne gestion, lui appartenant en propre et dont elle disposera à son gré en outre des sommes à elle attribuées par les articles 7 et 23 de la présente convention, mais sauf s'il y a lieu, application des dispositions de l'article 24.

Art. 21 - Fonds de renouvellement et de travaux complémentaires

Après la cinquième année d'exploitation de la ligne entière, la Compagnie devra constituer un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie et du matériel et à l'exécution des travaux complémentaires que pourra exiger le développement de l'exploitation. Ce fonds sera constitué à l'aide d'un prélèvement annuel sur l'excédent des recettes par rapport aux dépenses forfaitaires. Les prélèvements pourront atteindre 500 francs au maximum par kilomètre et par an. Ils cesseront lorsque le montant du fonds de renouvellement aura atteint le chiffre de 4000 francs par kilomètre. Ils seront effectués de nouveau pour ramener ce fond à son maximum, lorsqu'il aura été entamé ou absorbé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Le fonds de renouvellement et de travaux complémentaires sera placé dans les conditions qui seront approuvées par le Ministre des Colonies.

Les prélèvements à faire sur ce fonds pour les dépenses auxquelles il s'applique seront autorisées et, au besoin, ordonnées par le Ministre. En cas de désaccord avec la Compagnie, il sera statué par des arbitres désignés comme il est dit à l'article 34 ci-après.

Pendant la durée de la concession, la Compagnie comprendra les intérêts de ce fonds dans les recettes de l'exploitation. A l'expiration de la concession, ou en cas de déchéance, la partie non employée de ce fonds sera affecté par le privilège au remboursement, s'il y a lieu, de la dette de la Compagnie envers l'Etat français. L'excédent sera ajouté au bénéfice de la dernière année.

En cas d'insuffisance du fonds constitué comme il est dit au présent article, pour faire face aux travaux complémentaires et aux augmentations de matériel dont l'utilité serait reconnue par le Ministre des Colonies, celui-ci pourra autoriser l'exécution de ces travaux au moyens d'obligations qui seront ajoutées au capital garanti, conformément au n° 2 de l'article 7 ci-dessus, dans les limites fixées pour chaque année par la loi de finances.

Art. 22 - Révision de la formule d'exploitation

Huit ans après l'ouverture à l'exploitation de la ligne entière, la formule d'exploitation sera révisée d'un commun accord entre le Ministre des Colonies et la Compagnie, et, à défaut d'accord, au moyen d'un arbitrage opéré par les arbitres désignés comme il est prévu à l'article 34 ci-après.

La formule pourra ensuite être révisée tous les huit ans suivant la même procédure.

Pour l'établissement de la nouvelle formule, les parties, et, à défaut, les arbitres, se baseront sur les résultats acquis en tenant compte de la situation de la réserve d'exploitation et des modifications qu'il conviendrait d'apporter au service.

Lorsque les résultats des quatre derniers exercices se seront traduits pour la Compagnie par l'encaissement d'une prime de gestion, la nouvelle formule devra être établie de manière à maintenir autant que possible, pour l'avenir, une prime égale à la moitié de la prime brute qui aura été obtenue en moyenne pendant ces quatre années, en tenant compte des modifications de service reconnues nécessaires.

A chaque révision ultérieure, la formule sera calculée de manière à augmenter ou à diminuer la prime précédemment maintenue de la moitié de la différence positive ou négative entre son montant et le montant moyen de la prime brute obtenue pendant les quatre dernières années.

Art. 23 - Compte des bénéfices

Chaque année la Compagnie dressera un compte qui comprendra :

En recettes :

1° - L'excédent, s'il y a lieu, des recettes de l'exploitation sur les dépenses calculées comme il est prévu aux articles 20 et 21;

2° - Les recettes provenant des produits du domaine, des services annexes ne faisant pas partie de l'exploitation proprement dite, des placements temporaires de fonds, à l'exclusion de ceux qui auraient le caractère de réserves appartenant en propre à la Compagnie, tels que les fonds provenant de la prime d'économie sur la construction ou de la prime de gestion, qui n'auraient pas été distribués aux actionnaires;

3° - La part revenant à la Compagnie dans le produit de la taxe ad valorem dont le recouvrement est autorisé par le Gouvernement éthiopien.

En dépenses :

1° - Le paiement de l'annuité de 610 448 fr. 10 que la nouvelle Compagnie s'est engagée à servir à la Compagnie en liquidation ou à ses ayants droit;

2° - Le paiement de l'intérêt et de l'amortissement du capital d'établissement calculé conformément aux articles 8, 9 et 21, augmenté du fonds de roulement prévu à l'article 6, effectivement réalisé,

3° - S'il y a lieu, les sommes dues à l'Etat français en remboursement de ses avances en capital au titre de la garantie de ou en paiement des pénalités qui seraient dues par la Compagnie par application de l'article 9.

L'excédent des recettes sur les dépenses ainsi calculé constituera le bénéfice brut sur lequel sera d'abord prélevé le montant des intérêts des avances faites par l'Etat jusqu'à concurrence de 25 p. 100 de ce bénéfice brut. Le reliquat constituera le bénéfice net, sur lequel sera prélevé le montant de la redevance due au Gouvernement éthiopien. Le surplus appartiendra à la Compagnie.

Art. 24 - Prélèvements éventuels sur les bénéfices appartenant en propre à la Compagnie

Tant qu'il sera fait appel à la garantie de l'Etat ou que les avances antérieurement faites par lui ne seront pas intégralement remboursées, une fraction de la prime de gestion, après prélèvement, s'il y a lieu, au profit de la réserve d'exploitation par application de l'article 20, sera affectée soit à réduire les avances de l'Etat, soit à accroître les remboursements qui lui seront faits.

Cette fraction sera calculée comme il suit :

Il sera tout d'abord réservé à la Compagnie, sur cette prime de gestion, les sommes qu'elle aurait, par application de ses statuts, à verser à la réserve légale.

Le prélèvement sur l'excédent au profit du compte de garantie sera de :

25 p. 100 sur les premiers 300 000 francs;

50 p. 100 sur les 200 000 francs suivants;

75 p. 100 sur le surplus.

Chapitre III - Contrôle de l'exploitation et des comptes

Art. 25 - Organisation du contrôle de l'exploitation

Le contrôle sera exercé par deux contrôleurs de nationalité française ou éthiopienne nommés, l'un par le Gouvernement français et l'autre par le Gouvernement éthiopien, comme il est stipulé à l'article 10 du contrat de concession signé par S.M. le Négus, le 30 janvier 1908.

Les attributions de ces contrôleurs et l'organisation du service seront définies par un arrêté pris par le Ministre des Colonies après entente entre le Gouvernement français et le Gouvernement éthiopien, la Compagnie entendue.

Art. 26 - Vérification des comptes de garantie

La vérification des dépenses et des recettes, en vue du paiement de la garantie allouée par l'Etat et du remboursement de ses avances, ainsi que toutes constatations au siège social relatives à l'exécution de la présente convention seront faites dans les conditions déterminées par un arrêté du Ministre des Colonies, la Compagnie entendue.

Dans le mois qui suivra l'expiration de chaque semestre, le compte provisoire de recettes sera remis au contrôleur nommé par le Gouvernement français en Afrique.

Dans les trois mois qui suivront la même date, la Compagnie remettra au Ministre des Colonies le compte provisoire des sommes à elle dues à titre de garantie ou de celles qui seraient dues par elle à l'Etat à titre de remboursement.

Dans le délai de trois mois à dater de la remise du compte, les quatre cinquièmes de la somme due, telle qu'elle aura été évaluée par le Ministre des Colonies, après avis du Ministre des Finances, seront versés à titre de provision par l'Etat à la Compagnie ou par la Compagnie à l'Etat.

En cas de retard dans le versement qui ne proviendrait pas de son fait, la partie intéressée pourra réclamer des intérêts moratoires à raison de 2,500 p. o/o.

Le solde sera payé lorsque les comptes auront été arrêtés par le Ministre des Colonies, sauf recours devant le Conseil d'Etat statuant au contentieux.

Titre IV - Durée de la concession et déchéance

Art. 27 - Expiration normale de la concession

En vertu tant de la concession accordée par le Gouvernement français pour la partie de la ligne située sur le territoire du protectorat que de la concession accordée par Sa Majesté Ménélik pour la partie de la ligne située en territoire abyssin, la Compagnie aura le droit et l'obligation d'exploiter le chemin de fer pendant une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans à dater de la réception définitive de l'ensemble de la ligne et de sa mise en exploitation sur toute sa longueur.

Art. 28 - Droits du Gouvernement français sur la partie de la ligne située en territoire français à l'expiration normale de la concession

A l'époque fixée pour l'expiration normale de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'Etat français sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances situées sur le territoire français, et il entrera immédiatement en jouissance de tous les produits du chemin de fer.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tel que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement français aura le droit de saisir les revenus des parties du chemin de fer situées sur le territoire français et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le Gouvernement français se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée à la Compagnie concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel.

Le Gouvernement français sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnement de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et

réciroquement, si le Gouvernement français le requiert, la Compagnie concessionnaire sera tenue de céder ces approvisionnement de la même manière. Toutefois le Gouvernement ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

Art. 29 - Conditions de remboursement du solde de la créance de l'Etat en fin de concession

Dans le cas où la Compagnie n'aurait pas remboursé à l'Etat français les avances reçues de lui, et où le privilège institué aux articles 9, 20 et 21 ci-dessus ne suffiraient pas à en assurer le remboursement, le surplus serait compensé jusqu'à due concurrence avec les sommes à payer par l'Etat à la Compagnie en vertu du précédent article, pour le matériel roulant, le mobilier et les approvisionnements. Le recouvrement du solde pourrait être poursuivi sur tout l'actif de la Compagnie, jusqu'à concurrence des 5 millions formant la partie du capital garanti non employée aux travaux et du montant de la réserve statutaire.

Dans le cas où l'Etat français ne pourrait ainsi recouvrer le montant intégral de sa créance, un accord avec le Gouvernement éthiopien déterminerait les conditions de remboursement du reliquat.

Art. 30 - Interruption de l'exploitation; séquestre et déchéance

Dans le cas où la construction ou l'exploitation de la ligne viendrait à être interrompue, il y sera pourvu, après mise en demeure, au moyen d'un séquestre organisé d'un commun accord par le Gouvernement français et le Gouvernement éthiopien. En cas d'insuffisance des recettes pour subvenir aux dépenses d'exploitation, il y sera fait face au moyen de la retenue de tout ou partie de la garantie d'intérêts allouée à la Compagnie pour son capital-actions.

Si, dans le délai d'un an à partir de la mise sous séquestre, la Compagnie ne s'est pas déclarée prête à reprendre soit la construction, soit l'exploitation, en justifiant qu'elle est en mesure de l'assurer dans les conditions résultant de la présente convention, elle pourra être déclarée déchue de tous ses droits, tant à la concession et au matériel affecté à son exploitation qu'à la garantie attribuée au capital-actions; il sera pourvu à l'achèvement des travaux, s'il y a lieu, et à l'exploitation de la ligne par les moyens qui seraient arrêtés d'un commun accord entre les deux Gouvernements, sans que la Compagnie puisse y mettre aucun obstacle.

La déchéance pourra être également prononcée en cas de violation des dispositions de l'article 2 de la présente convention.

La déchéance sera prononcée le cas échéant, par décret rendu, après avis de la section des Colonies du Conseil d'Etat, sur le rapport des Ministres des Colonies, des Finances et des Affaires étrangères.

Dans le cas où la Compagnie estimerait que les mesures prises par le Gouvernement français en exécution du présent article ne sont justifiées, il serait statué par le Conseil d'Etat au contentieux sur les dommages-intérêts qu'elle prétendrait lui être dus pour l'ensemble de la ligne.

Art. 31 - Cas de force majeure

Les dispositions des articles qui précèdent ne seraient pas applicables et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où la Compagnie concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

Titre V - Dispositions diverses

Art. 32 - Frais de contrôle

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation, organisé d'un commun accord par le Gouvernement français et le Gouvernement éthiopien, seront supportés par la Compagnie concessionnaire.

Le montant de ces frais et les époques de leur versement seront arrêtés, pendant la période de construction, par le Ministre des Colonies, la Compagnie entendue.

A partir du 1^{er} janvier qui suivra l'ouverture complète de la ligne à l'exploitation, les frais de contrôle seront fixés à 100 francs par kilomètre exploité et par an. Ils seront versés en quatre termes égaux au commencement de chaque trimestre.

Art. 33 - Election de domicile

La Compagnie concessionnaire devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la Préfecture de la Seine.

Art. 34 - Jugement des contestations

Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de la présente convention seront jugées, sauf stipulation contraire expresse, par trois arbitres choisis le premier par le Ministre des Colonies, le second par la Compagnie concessionnaire et le troisième par les deux autres ou, à défaut d'entente, par le président de la section du contentieux du Conseil d'Etat.

Dans le cas où l'une des parties, valablement mise en demeure, n'aurait pas désigné son arbitre dans le délai d'un mois après cette mise en demeure, cette désignation sera faite d'office, à la requête de l'autre partie, par le président de la section du contentieux du Conseil d'Etat.

Art. 35 - Abrogation des conventions antérieures

La présente convention remplace la convention provisoire du 5 mars 1908, qui sera abrogée à dater de la ratification des présentes par un loi, d'une part, et par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie, d'autre part.

Sont annulées les conventions du 26 octobre et du 14 décembre 1908.

La présente convention annule et remplace également, en tout ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer, à dater de la transmission de la concession, les accords intervenus entre le Gouvernement français et les anciens concessionnaires.

Fait à Paris, en quatre exemplaires.

Lu et approuvé

Miliès-Lacroix - J. Caillaux - S. Pichon - E. Roume - O. Homberg

26 avril 1915 – Convention de Londres

Buccianti (Giovanni) [1977] - <<http://www.grande-guerre.org/Documents/Londres.htm>>.

Ce document a été rendu public pour la première fois par les «Izvestia», le 28 février 1917, sous le titre «Les résolutions de la conférence de Londres du 26 avril 1915».

L'ambassadeur d'Italie à Londres, le marquis Imperiali, sur ordre de son gouvernement, a l'honneur de communiquer les observations mémorables qui suivent au ministre britannique des Affaires Étrangères, sir E. Grey, à l'ambassadeur de France, Monsieur Jules Cambon, et à l'ambassadeur de Russie, le comte Beckendorff :

1 - Entre les états-majors de France, de Grande-Bretagne, de Russie et d'Italie, une convention militaire sera conclue dans le plus bref délai. Cette convention déterminera le minimum des forces armées que la Russie mettra en mouvement contre l'Autriche-Hongrie dans le cas où le pays dirigerait ses forces contre l'Italie, et où la Russie aurait décidé de jeter ses forces surtout contre l'Allemagne. Cette convention militaire devra aussi régler les questions relatives à l'éventuel armistice dans la mesure où ces questions relèveront de la compétence des commandants en chef des armées.

2 - L'Italie s'engage, d'autre part, à conduire la guerre avec toutes ses forces disponibles aux côtés de la France, de la Grande-Bretagne et de la Russie contre les pays avec lesquels ces puissances sont en guerre.

3 - Les forces maritimes de la France et de la Grande-Bretagne accorderont une aide sans faiblesse et active à l'Italie pour l'anéantissement de la flotte autrichienne, du moins jusqu'à la conclusion de la paix. La France, la Grande-Bretagne et l'Italie concluront à cet effet sans délai une convention maritime.

4 - Lors de la conclusion de la paix, l'Italie obtiendra la région du Trentin, tout le Tyrol du Sud, jusqu'à la frontière naturelle, c'est-à-dire le Brenner, la ville et la région de Trieste, les comtés de Gorizia et Gradisca, toute l'Istrie, jusqu'au Quarnero, Volosca et les îles Chesro et Lussin et les petites îles Plavnica, Unie, Canidole, Palazzoli, ainsi que les îles Saint-Pierre de Nembi, Azinello et Gruica, avec les îles voisines.

5 - L'Italie obtiendra la province de Dalmatie, sous sa forme actuelle, y compris, au nord, Lissarik et Trebinje, ainsi que les îles situées au nord et à l'ouest de la côte dalmate ; la côte au sud de Raguse, la base de Cattaro (Kotor) comprise, sera neutralisée ; par conséquent, les droits relatifs du Monténégro, reconnus par la déclaration de 1909, seront annulés, à l'exception de la partie de la côte, à partir de la baie de Volosca, jusqu'à la frontière d'Istrie et à la frontière nord de la Dalmatie, y compris la partie de la côte appartenant à présent à la Hongrie, toute la côte de Croatie, le port de Fiume, les îles Velia, Pervicchio,

Gregorio, Goli et Arbe seront attribués à la Croatie. Au sud, auquel la Serbie et le Monténégro sont intéressés, la côte, à partir du cap Planka jusqu'au fleuve Drina, avec les forts de Spalato, Raguse, Cattaro, Antivari, Dilcigno et San Giovanni di Medina, sera attribuée à ces pays. Le port de Durazzo pourrait être attribué à l'Albanie indépendante.

6 - L'Italie obtient la pleine possession de Valona, l'île Sasseno et leur région indispensable à sa sécurité.

7 - L'Italie ne s'opposerait pas au partage des régions frontalières nord et sud de l'Albanie entre la Serbie, le Monténégro et la Grèce, si tel était le souhait des puissances alliées. L'Italie aurait le droit de diriger les relations extérieures de l'Albanie.

8 - L'Italie reçoit la pleine possession des îles Dodécannèse, qu'elle occupe.

9 - La France, la Grande-Bretagne et la Russie reconnaissent fondamentalement l'intérêt de l'Italie à maintenir l'équilibre de la Méditerranée et son droit à avoir, lors d'un partage de la Turquie, la même participation à la Méditerranée, notamment dans la partie adjacente à la province Adalin, où l'Italie a déjà acquis des droits particuliers et développé ses intérêts mentionnés dans la convention italo-britannique.

La zone tombant dans la possession de l'Italie sera, en même temps, délimitée en correspondance avec les intérêts vitaux de la France et de la Grande-Bretagne. De même, les intérêts de l'Italie devront être pris en considération si l'indépendance territoriale de la Turquie est maintenue pour une plus longue durée par les puissances, et on en viendra à une délimitation des sphères d'intérêt respectives. Si la France, la Grande-Bretagne et la Russie occupent pendant la guerre actuelle quelque territoire de la Turquie asiatique, la région avoisinant l'Italie devra être abandonnée à ce pays, qui obtiendra le droit de l'occuper.

10- En Libye, les droits et prétentions qui, aujourd'hui encore, appartiennent au sultan, conformément aux accords de Lausanne, passeront à l'Italie.

11- L'Italie obtiendra la part des indemnités de guerre qui correspondra à la mesure de ses sacrifices et efforts.

12- L'Italie adhère à la déclaration franco-anglo-russe, qui abandonne l'Arabie et les Lieux Saints des musulmans à une puissance musulmane indépendante.

13 - Dans le cas d'une extension des territoires coloniaux anglais et français aux dépens de l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne reconnaissent en principe le droit de l'Italie à une compensation dans le sens de l'extension de ses possessions en Erythrée, en Somalie, en Libye, et dans les territoires coloniaux avoisinant les colonies anglaises et françaises.

14 - La France, la Grande-Bretagne et la Russie s'engagent à soutenir l'Italie dans l'affaire de la non-conclusion de représentants du Saint-Siège à quelques démarches diplomatiques que ce soit, concernant une conférence de paix ou un règlement de questions se rapportant à la présente guerre.

15 - Le traité présent doit être tenu secret. En ce qui concerne l'adhésion de l'Italie à la déclaration du 5 septembre, elle sera rendue publique dès que l'Italie déclarera la guerre ou que la guerre lui sera déclarée.

Après avoir pris connaissance de la note mémorable présente, les représentants de la France, de la Grande-Bretagne et de la Russie, autorisés à cet effet, se sont mis d'accord avec les représentants dûment mandatés de l'Italie. La France, la Grande-Bretagne et la Russie déclarent être entièrement d'accord avec la note mémorable qui leur a été présentée par le gouvernement italien.

Cet acte a été signé en quatre exemplaires, le 26 avril 1915, et crédité par les signataires :

Sir Edward Grey - Jules Cambon - Marquis Imperiali - Comte Beckendorff.

31 août 1917 – Accord entre la France et les chefs Issa

ANOM 2E4 - Bertin (Francine)[1973].

Approuvé par un décret du 10/11/1917 (non publié).

Entre M. Fillon, Inspecteur général des colonies, officier de la Légion d'honneur, délégué dans les fonctions de Gouverneur de la Côte française des Somalis, agissant au nom du Ministre des Colonies, représentant du Gouvernement français, et les Chefs ci-après désignés représentant les trois branches de la race Issa, première occupante du territoire actuel de la Côte française des Somalis :

Pour la première branche (Dolol) : les chefs Aouallé Gueddi, Duddéyé Gouled, Gueddi Karayé, Moussa Boeuh, Darar Aouallé;

pour la deuxième branche (Abgal) : les chefs Allalé Harlat, Guellé Mohammed, Ubèche Asson, Askar Birassa, Gueher Askir, Bokorré Barré, Ouaisse Magaré, Fadan Baker, Dabar Roblé, Elmi Ouabéri, Ourre Barré, Gueddi Barré, Saban Boulalé, Farah Bilet, Ali Gouraneh;

Pour la troisième branche (Wardick) : les chefs Roblé Gouled et Hussein Roblé;

a été conclu l'accord suivant :

Art. 1^{er} - Le Traité de cession à la France des territoires Issas, intervenu le 26 mars 1885 entre M. Lagarde, Commandant de la Colonie d'Obock, agissant au nom du Gouvernement français, et les chefs qui s'y trouvent désignés, est maintenu et complété comme suit :

Art. 2. Les chefs actuels des tribus Issas déclarent faire cession en toute propriété au Gouvernement français des côtes, havres, rades, îles et territoires occupés de temps immémorial par les tribus issas susdénommées, dans la limites des frontières reconnues par les actes diplomatiques existants.

Cette cession confirme les accords conclus en 1885, ratifie tous les actes de possession et de propriété accomplis par l'autorité française dans les territoires sus-indiqués et autorise tous les actes de même nature qui pourraient intervenir ultérieurement.

Cette ratification est faite sans réserve d'aucune sorte et comprend tous les droits de propriété, possession, jouissance et servitudes généralement quelconques.

Art. 3. Le Gouvernement français s'engage, de son côté, à respecter et à faire respecter tous les usages et coutumes des Tribus Issas représentées par leurs chefs ci-dessus désignés.

Art. 4. Le présent accord est signé de M. Fillon Gouverneur délégué de la Côte française des Somalis, représentant local du Gouvernement français, d'une part, et revêtu, d'autre part, de l'empreinte digitale des mêmes chefs, apposée en présence du Cadi de Djibouti, représentant la population indigène et de l'Administrateur des Colonies, Chef des districts Issas et Dankali de la Côte française des Somalis.

Fait à Djibouti, en triple original, le trente et un août 1917

15 juillet 1924 – Convention de Londres (anglo-italienne) sur les frontières en Afrique de l'Est (Zanzibar, Juba)

Brownlie (Ian) [1979], p. 890-893.

L'article 1 transfère le Juba à l'Italie.

1^{er} mars 1926 – Accord entre le Gouvernement éthiopien et la Compagnie du Chemin de fer

IES - Statuts CFE.

Entre

S.A.I. et R. Tafari Makonnen, prince héritier du trône et régent de l'Empire d'Ethiopie, agissant au nom du Gouvernement éthiopien, d'une part,

et MM. Georges Camut, délégué du Conseil d'administration du CFE et Charles La Rivière, représentant de la Compagnie du CFE auprès du Gouvernement éthiopien, agissant au nom de ladite Compagnie, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit ;

Art. 1^{er} - La Compagnie construira le bâtiment-voyageurs de la gare d'Addis-Abeba conforme au projet qui a été précédemment soumis au Gouvernement éthiopien dans l'axe de la route de la Municipalité et, pour desservir ce bâtiment-voyageurs, elle prolongera, à ses frais, en ligne droite, la route en question à travers le terrain de la gare, ce qui nécessitera la démolition d'un immeuble lui appartenant.

De son côté, le Gouvernement éthiopien paiera à la Compagnie la valeur de l'immeuble en question, valeur qui sera fixée par dire de deux experts contradictoirement nommés par le Gouvernement éthiopien et par la Compagnie. Au cas où ces deux experts ne tomberaient pas d'accord, il en serait désigné un troisième dans les conditions spécifiées par l'article 15 du Contrat du 30 janvier 1908.

Toutefois les frais de démolition de l'immeuble précité seront à la charge de la Compagnie et les matériaux qui en proviendront seront laissés à la disposition du Gouvernement éthiopien.

Art. 2 - La Compagnie accepte de mettre chaque année de style européen, à la disposition du Gouvernement éthiopien, un tonnage qui sera déterminé comme il est dit ci-dessous, pour le transport à

demi-tarif de marchandises appartenant à des chefs ou à des fonctionnaires abyssins et destinés à leur usage exclusivement personnel.

La limite du tonnage de chaque année sera calculée en prenant les vingt pour cent (20%) du tonnage réel des transports de toute nature effectués sur réquisitions et sans tenir compte des parcours y relatifs pour le compte du Gouvernement éthiopien dans l'année précédente.

Le Gouvernement éthiopien pourra attribuer à ses chefs ou fonctionnaires le tonnage ainsi défini pour les parcours qu'il entendra.

Ce pourcentage de vingt pour cent (20%), sera un pourcentage forfaitaire ne donnant plus lieu à discussion ultérieure.

Toutefois :

a) Les économies réalisées sur le tonnage d'une année ne pourront être reportées sur l'année suivante que si elles utilisées dans les six premiers mois de cette année et, à fin de vérification, la Compagnie établira, en fin de chaque année, un état récapitulatif dont le total sera celui du tonnage transporté à demi-tarif pour des chefs ou des fonctionnaires dans l'année en question;

b) Tout chef ou fonctionnaire qui serait convaincu d'avoir fait acte de commerce avec des marchandises qu'il aurait transportées à demi-tarif, devra verser à la Compagnie une deuxième fois le montant du demi-tarif; il sera, en outre, puni d'une amende par le Gouvernement éthiopien.

Un règlement spécial, fixant l'application du demi-tarif tant pour les transports de voyageurs et de marchandises du Gouvernement éthiopien sur réquisitions, que pour le tonnage forfaitaire ci-dessus défini, sera sans retard établi d'accord entre le Contrôle abyssin et la Compagnie.

Les dispositions de l'article 2 du présent accord seront appliquées dès la mise en vigueur de ce règlement.

Art. 3 - La Compagnie fera tout ce qui dépendra d'elle pour faire respecter par les constructeurs les conditions des marchés qu'elle a passés avec eux et suivant lesquelles les nouvelles voitures voyageurs doivent pouvoir commencer à entrer en service dans le courant du mois de juin 1926.

Art. 4 - Le Gouvernement éthiopien et la Compagnie se sont entendus pour qu'une Commission d'ingénieurs nommés par les deux parties délimite d'un commun accord, dans les conditions prévues à l'article 4, alinéas 2 et 3, de l'avenant du 12 août 1924, les terrains concédés à la Compagnie tant le long de la voie qu'aux abords des ouvrages d'art.

Ces mêmes délégués examineront également si les emprises de certaines stations correspondent aux besoins qui peuvent être actuellement envisagés.

Cet examen ne portera pas toutefois sur le terrain de la gare d'Addis-Abeba qui a déjà été délimité d'un commun accord.

Sous cette réserve, il est entendu que pour la voie courante, les ouvrages d'art, les stations et autres emplacements en général, les délégués délimiteront les emprises d'après les besoins actuels de la Compagnie qui peuvent être actuellement envisagés.

Pour le déplacement éventuel des stations, la Compagnie paiera les terrains dont elle aura besoin si ces terrains appartiennent à des particuliers.

Art. 5 - La Compagnie remettra au Gouvernement éthiopien les concessions situées à Diré-Daoua dans la zone de ses anciennes emprises et qu'elle n'occupe pas pour ses besoins personnels.

Toutefois le Gouvernement éthiopien réservera dès maintenant à la Compagnie les dix-sept (17) concessions que cette dernière lui a indiquées et il les remettra à la Compagnie au fur et à mesure de ses besoins.

La Compagnie remettra au Gouvernement éthiopien les routes et chaussées qu'elle a construites à Dire-Daoua. Elle établira un état des dépenses qui ont été faites depuis le début pour l'établissement de ces routes et chaussées, ainsi qu'un état des sommes qu'elle a touchées pour la cession des concessions à des tiers. Après examen des deux états, la différence sera versée à celui qui se trouvera créancier de l'autre.

Le service de voirie et les travaux s'y rapportant seront assurés par la Municipalité de Diré-Daoua, la Compagnie ne payant pas, pour les frais d'entretien de son quartier, une taxe annuelle supérieure à la moyenne des sommes évaluées en thalers qu'elle a dépensées pendant les cinq dernières années durant lesquelles elle aura assuré elle-même ce service de voirie.

Quant aux installations d'eau de Diré-Daoua, elles resteront entre les mains de la Compagnie, celle-ci étant juge d'accorder ou non à des tiers des abonnements ou de les leur supprimer suivant ses besoins. La Compagnie fera connaître chaque année à la Municipalité le montant des frais qu'elle a du exposer dans l'année précédente pour l'exécution du service des abonnements (entretien et remplacement des conduites, location de compteurs et réparations de toutes sortes) et ce montant sera retenu au profit de la Compagnie, qui continuera d'ailleurs à faire les perceptions, sur le prix des abonnements qui sera fixé d'accord entre la Compagnie et la Municipalité, soit pour les nouveaux abonnés, soit au fur et à mesure de l'expiration des abonnements en cours.

Si bien que le montant des perceptions effectuées par la Compagnie sera versé à la Municipalité, déduction faite du montant des frais exposés dans l'année précédente, comme il est dit ci-dessus.

Art. 6 - La Compagnie est d'accord pour que son représentant auprès du Gouvernement éthiopien ait les pouvoirs nécessaires afin de traiter toutes les questions relatives à l'exécution des dispositions du contrat du 30 janvier 1908 et afin d'assurer la prompte satisfaction des demandes du Gouvernement éthiopien concernant le service de l'exploitation.

Art. 7 - Cet accord est écrit en double exemplaire dont l'un reste entre les mains du Gouvernement éthiopien et l'autre entre les mains de la Compagnie du CFE.

Addis-Abeba, le 1^{er} mars 1926.

Sceau et signature du prince Tafari

Le délégué du Conseil d'administration : Camut

Le représentant de la Compagnie : La Rivière

25 septembre 1926 – Convention relative à l'esclavage

<http://www.aidh.org/Biblio/Text_fondat/esclavage_02.htm>.

<http://www.admin.ch/ch/f/rs/0_311_37/> - <<http://untreaty.un.org/French/treaty.asp>>.

Signée à Genève, le 25 septembre 1926. Entrée en vigueur le 9 mars 1927, conformément aux dispositions de l'article 12.

Considérant que les signataires de l'Acte général de la Conférence de Bruxelles de 1889-1890 se sont déclarés également animés de la ferme intention de mettre fin au trafic des esclaves en Afrique,

Considérant que les signataires de la Convention de Saint-Germain-en-Laye de 1919, ayant pour objet la révision de l'Acte général de Berlin de 1885, et de l'Acte général de la Déclaration de Bruxelles de 1890, ont affirmé leur intention de réaliser la suppression complète de l'esclavage, sous toutes ses formes, et de la traite des esclaves par terre et par mer,

Prenant en considération le rapport de la Commission temporaire de l'esclavage, nommée par le Conseil de la Société des Nations le 12 juin 1924,

Désireux de compléter et de développer l'oeuvre réalisée grâce à l'Acte de Bruxelles et de trouver le moyen de donner effet pratique, dans le monde entier, aux intentions exprimées, en ce qui concerne la traite des esclaves et l'esclavage, par les signataires de la Convention de Saint-Germain-en-Laye, et reconnaissant qu'il est nécessaire de conclure à cet effet des arrangements plus détaillés que ceux qui figurent dans cette Convention.

Estimant, en outre, qu'il est nécessaire d'empêcher que le travail forcé n'amène des conditions analogues à celles de l'esclavage,

Ont décidé de conclure une convention et ont désigné comme plénipotentiaires à cet effet : (...)

Lesquels sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1^{er} - Aux fins de la présente Convention, il est entendu que :

1. L'esclavage est l'état ou condition d'un individu sur lequel s'exercent les attributs du droit de propriété ou certains d'entre eux;
2. La traite des esclaves comprend tout acte de capture, d'acquisition ou de cession d'un individu en vue de la réduire en esclavage; tout acte d'acquisition d'un esclave en vue de le vendre ou de l'échanger; tout acte de cession par vente ou échange d'un esclave acquis en vue d'être vendu ou échangé, ainsi que, en général, tout acte de commerce ou de transport d'esclaves.

Art. 2 - Les Hautes Parties contractantes s'engagent, pour autant qu'elles n'ont pas déjà pris les mesures nécessaires, et chacune en ce qui concerne les territoires placés sous sa souveraineté, juridiction, protection, suzeraineté ou tutelle :

a) A prévenir et réprimer la traite des esclaves;

b) A poursuivre la suppression complète de l'esclavage sous toutes ses formes, d'une manière progressive et aussitôt que possible.

Art. 3 - Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toutes mesures utiles en vue de prévenir et réprimer l'embarquement, le débarquement et le transport des esclaves dans leurs eaux territoriales, ainsi que, en général, sur tous les navires abordant leurs pavillons respectifs.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à négocier, aussitôt que possible, une convention générale sur la traite des esclaves leur donnant des droits et leur imposant des obligations de même nature que ceux prévus dans la Convention du 17 juin 1925 concernant le commerce international des armes (articles 12, 20, 21, 22, 23, 24 et paragraphes 3, 4, 5 de la section II de l'annexe II), sous réserve des adaptations nécessaires, étant entendu que cette convention générale ne placera les navires (même de petit tonnage) d'aucune des Hautes Parties contractantes dans une autre position que ceux des autres Hautes Parties contractantes.

Il est également entendu que, avant comme après l'entrée en vigueur de ladite convention générale, les Hautes Parties contractantes gardent toute liberté de passer entre elles, sans toutefois déroger aux principes stipulés dans l'alinéa précédent, tels arrangements particuliers qui, en raison de leur situation spéciale, leur paraîtraient convenables pour arriver le plus promptement possible à la disparition totale de la traite.

Art. 4 - Les Hautes Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance pour arriver à la suppression de l'esclavage et de la traite des esclaves.

Art. 5 - Les Hautes Parties contractantes reconnaissent que le recours au travail forcé ou obligatoire peut avoir de graves conséquences et s'engagent, chacune en ce qui concerne les territoires soumis à sa souveraineté, juridiction, protection, suzeraineté ou tutelle, à prendre des mesures utiles pour éviter que le travail forcé ou obligatoire n'amène des conditions analogues à l'esclavage.

Il est entendu :

1. Que, sous réserve des dispositions transitoires énoncées au paragraphe 2 ci-dessous, le travail forcé ou obligatoire ne peut être exigé que pour des fins publiques;
2. Que, dans les territoires où le travail forcé ou obligatoire, pour d'autres fins que des fins publiques, existe encore, les Hautes Parties contractantes s'efforceront d'y mettre progressivement fin, aussi rapidement que possible, et que, tant que ce travail forcé ou obligatoire existera, il ne sera employé qu'à titre exceptionnel, contre une rémunération adéquate et à la condition qu'un changement du lieu habituel de résidence ne puisse être imposé;
3. Et que, dans tous les cas, les autorités centrales compétentes du territoire intéressé assumeront la responsabilité du recours au travail forcé ou obligatoire.

Art. 6 - Les Hautes Parties contractantes dont la législation ne serait pas dès à présent suffisante pour réprimer les infractions aux lois et règlements édictés en vue de donner effet aux fins de la présente Convention s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour que ces infractions soient punies de peines sévères.

Art. 7 - Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer entre elles et à communiquer au Secrétaire général de la Société des Nations les lois et règlements qu'elles édicteront en vue de l'application des stipulations de la présente Convention.

Art. 8 - Les Hautes Parties contractantes, conviennent que tous les différends qui pourraient s'élever entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention seront, s'ils ne peuvent être réglés par des négociations directes, envoyés pour décision à la Cour permanente de Justice internationale. Si les Etats entre lesquels surgit un différend, ou l'un d'entre eux, n'étaient pas parties au Protocole du 16 décembre 1920, relatif à la Cour permanente de Justice internationale, ce différend sera soumis à leur gré et conformément aux règles constitutionnelles de chacun d'eux, soit à la Cour permanente de Justice internationale, soit à un tribunal d'arbitrage constitué conformément à la

Convention du 18 octobre 1907 pour règlement pacifique des conflits internationaux, soit à tout autre tribunal d'arbitrage.

Art. 9 - Chacune des Hautes Parties contractantes peut déclarer, soit au moment de la signature, soit au moment de sa ratification ou de son adhésion, que, en ce qui concerne l'application des stipulations de la présente Convention ou de quelques-unes d'entre elles, son acceptation n'engage pas soit l'ensemble, soit tel des territoires placés sous sa souveraineté, juridiction, protection, suzeraineté ou tutelle, et peut ultérieurement adhérer séparément, en totalité ou en partie, au nom de l'un quelconque d'entre eux.

Art. 10 - S'il arrivait qu'une des Hautes Parties contractantes voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Secrétaire général de la Société des Nations, qui communiquera immédiatement une copie certifiée conforme de la notification à toutes les autres Hautes Parties contractantes, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

Le dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de l'Etat qui l'aura notifiée, et un an après que la notification en sera parvenue au Secrétaire général de la Société des Nations.

La dénonciation pourra également être effectuée séparément pour tout territoire placé sous sa souveraineté, juridiction, protection, suzeraineté ou tutelle.

Art. 11 - La présente Convention, qui portera la date de ce jour et dont les textes français et anglais feront également foi, restera ouverte jusqu'au 1^{er} avril 1927 à la signature des Etats Membres de la Société des Nations.

Le Secrétaire général de la Société des Nations portera ensuite la présente Convention à la connaissance des Etats non signataires, y compris les Etats qui ne sont pas membres de la Société des Nations, en les invitant à y adhérer.

L'Etat qui désire adhérer notifiera par écrit son intention au Secrétaire général de la Société des Nations en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives de la Société des Nations.

Le Secrétaire général transmettra immédiatement à toutes les autres Hautes Parties contractantes une copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il les a reçus.

Art. 12 - La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification en seront déposés au Bureau du Secrétaire général de la Société des Nations, qui en fera la notification aux Hautes Parties contractantes.

La Convention produira ses effets pour chaque Etat dès la date du dépôt de sa ratification ou de son adhésion.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le vingt-cinq septembre mil neuf cent vingt-six, en un seul exemplaire qui sera déposé aux archives de la Société des Nations. Une copie certifiée conforme sera transmise à chaque Etat signataire.

2 août 1928 – Traité d'amitié entre l'Italie et l'Ethiopie

Vedovato (Giuseppe) [1956], p. 102.

Suà Maestà Vittorio Emanuele III Re d'Italia e Sua Maestà Zauditù Imperatrice di Etiopia hanno voluto che l'amicizia dei Loro due Stati divenga più salda e durevole e che le relazioni economiche tra i due Paesi vadano ampliandosi.

Perciò il Comm. Giuliano Cora, Ministro plenipotenziario del Regno d'Italia, in nome di Sua Maestà Vittorio Emanuele III e Suoi Successori, e Sua Altezza Imperiale Tafari Maconnen, Erede del Trono e Regente dell'Impero Etiopico, in nome dell'Imperatrice Zauditù, in nome Suo personale e dei Loro Successori.

Hanno convenuto quanto segue:

Art. 1 - Vi sarà pace costante ed amicizia perpetua tra il Regno d'Italia e l'Impero Etiopico.

Art. 2 - I due Governi si impegnano reciprocamente a non compiere, sotto alcun pretesto, alcuna azione che possa nuocere o ledere l'indipendenza dell'altro, ed a salvaguardare gli interessi dei loro rispettivi Paesi.

Art. 3 - I due Governi si impegnano ad ampliare ed a far prosperare il commercio esistente tra i due Paesi.

Art. 4 - Il cittadini, sudditi e protetti italiani al loro stabilimento in Etiopia e gli etiopici al loro stabilimento in Italia e sue Colonie, per il loro commercio ed il loro lavoro, necessità di vita e di sussistenza e per tutto ciò che riguarda l'esercizio delle loro professioni, del loro commercio e del loro lavoro sono tenuti all'osservanza ed al rispetto delle leggi dello Stato in cui dimorano.

Resta inteso che costituiranno ad essere applicate ai cittadini sudditi e protetti italiani in Etiopia le disposizioni dell'art. 7 del trattato tra l'Impero Etiopico e la Repubblica Francese concluso il 10 gennaio 1908, fino che quest'ultimo trattato resterà in vigore.

Art. 5 - I due Governi si impegnano a sottoporre ad una procedura di conciliazione o di arbitrato le questioni che sorgeranno tra di loro e che non abbiano potuto essere risolte con i normali mezzi diplomatici, senza aver ricorso alla forza delle armi. Tra i due Governi di comune accordo saranno scambiate note circa il modo di scegliere gli arbitri.

Art. 6 - Il presente trattato, da registrarsi alla Società delle Nazioni, sarà ratificato e lo scambio delle ratifiche avrà luogo ad Addis Abeba il più presto possibile.

Art. 7 - Il presente trattato avrà la durata di venti anni dallo scambio delle ratifiche. Allo spirare di tale termine esso sarà rinnovabile di anno in anno.

Fatto in duplice copia e di identico tenore nelle due lingue ufficiali italiana ed amarica; una delle copie resta nelle mani del Governo Italiano e l'altra nelle mani del Governo Etiopico.

Addis Abeba, 2 agosto 1928 - Anno VI (Il giorno 26 del mese di *hamle* dell'anno 1921 della Misericordia).

Giuliano Cora - Tafari Maconnen, Erede del Trono di Etiopia

2 août 1928 – Convention italo-éthiopienne pour la construction d'une route entre Assab et Dessie, et la concession d'une zone franche à l'Ethiopie dans le port d'Assab

Vedovato (Giuseppe) [1956], p. 103.

Il Regno d'Italia e l'Impero Etiopico hanno convenuto e stipulato la seguente Convenzione:

Art. 1 - Questa Convenzione è fatta per due scopo: la costruzione di una strada automobilistica da Assab a Dessie e la concessione al Governo Etiopico di una zona franca nel porto di Assab. Questi due obblighi dovranno essere inseparabilmente adempiuti.

Art. 2 - Allo scopo di ampliare il commercio tra i due Paesi il Governo Etiopico costruirà il tratto di detta strada in territorio etiopico da Dessie fino al confine italiano verso Assab.

Il Governo Italiano da parte sua costruirà il rimanente tratto di strada dal porto di Assab fino al confine etiopico.

Il Governo Etiopico potrà costruire a proprie spese il tratto di strada nel suo territorio, oppure a mezzo di una Società cui esso Governo Etiopico si riserva di concedere, con atto da esso stesso definito, tale costruzione. Se i lavori saranno eseguiti a mezzo di una Compagnia, il Governo Etiopico potrà partecipare a tale Compagnia in qualità di azionista.

Art. 3 - Per il trasporto delle merci e dei passeggeri con automezzi sulla strada camionabile Assab-Dessie sarà formata una Compagnia italo-etiopica. Il Governo Etiopico potrà fornire direttamente la sua quota del capitale della Compagnia o farla sottoscrivere per azioni di altri. Soltanto questa Compagnia italo-etiopica avrà la concessione del trasporto delle merci e dei passeggeri su questa strada e ciò non verrà concesso ad altre Compagnie.

Art. 4 - Nel porto di Assab il Governo Italiano darà in concessione al Governo Etiopico per anni centotrenta una zona di terreno in località conveniente all'approdo delle navi, nell'interno della città od all'esterno di essa, secondo la scelta che il Governo Etiopico farà tra le due zone propostegli da quello Italiano.

La superficie della zona sarà di seimilla metri quadrati se nell'interno della città e di trentamila metri quadrati se all'esterno di essa. Il Governo Etiopico potrà mutare secondo la convenienza la lunghezza e la larghezza di questa zona. E ciò ad esclusione del mare.

Se in avvenire la zona franca prescelta dal Governo Etiopico risulti insufficiente allo sviluppo degli interessi etiopici, il Governo Italiano accoglierà benevolmente una eventuale domanda da parte del Governo Etiopico per l'aumento della detta zona.

Tuttavia, se la zona prescelta sarà quella dei seimila metri quadrati, l'aumento della estensione sarà soltanto quale risulterà possibile concedere in relazione alla località stessa, data la scarsa disponibilità di terreno in quel settore.

Questa zona di terreno sarà completamente delimitato da una Commissione di esperti scelti dai due Governi ed ai confini di essa saranno posti dei segnali.

Per tale zona concessagli il Governo Etiopico pagherà al Governo Italiano annualmente un Tallero Maria Teresa d'affitto.

Il Governo Etiopico potrà costruire nella zona franca un deposito per merci che saranno esenti da qualsivoglia dazio doganale, le altre costruzioni necessarie alla gestione dei depositi e tutte le altre case che saranno necessarie, approntarvi ogni utile lavoro, metterla in valore in modo da ampliare gli utili pecuniari che possono asserne ricavati e farvi ogni conveniente cosa o di speciale utilità.

Il Governo Etiopico avrà facoltà di costruire sull'area del deposito, od in collegamento con essa mediante un passaggio da stabilirsi, un pontile a mare a uso dell'Etiopia. A detto pontile potranno approdare le navi del Governo Etiopico e le navi di commercio di altri Stati. Il Governo Etiopico avrà un diritto di passaggio per tutto ciò che farà transitare dal pontile al deposito e da esso al punto di intersezione del confine italo-etiopico della strada che sarà costruita secondo il disposto di cui all'articolo secondo, sotto riserva, sotto riserva dell'osservanza delle convenzioni internazionali.

Art. 5 - Prima che si inizino i lavori pel compimento degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione, la Commissione degli di cui all'articolo quarto definirà quanto segue:

Primo - Stabilirà dettagliatamente tutte le questioni circa i lavori e le spese per i lavori seguenti :

- a. i lavori della strada, la sua organizzazione ed il modo di metterla in valore;
- b. la costituzione della Società per i trasporti automobilistici, la questione delle entrate e quella degli obblighi che dovranno essere adempiuti dalle Compagnia;
- c. quando è necessario alla costruzione ed alla manutenzione della strada;
- d. la scelta dei tecnici e degli operai specialisti per i lavori;
- e. le tasse dogane da pagare per la strada.

Secondo - Stabilirà i regolamenti locali, tutta la competenza giudiziaria e quanto è connesso con l'applicazione dell'articolo sesto per la zona franca.

Art. 6 - Pur non portando alcuna limitazione all'applicazione delle leggi e dei regolamenti italiani, le eventuali contestazioni sorte tra i funzionari del Governo Etiopico che dimorino nella zona franca potranno essere giudicate dal locale rappresentante di quel Governo, secondo norme e disposizioni emanate dallo stesso Governo Etiopico.

Art. 7 - Gli impegni della presente Convenzione avranno vigore per tutta la durata della concessione della zona franca. Tuttavia se durante questo tempo le Alte Parti contraenti lo riterranno necessario potranno d'accordo modificarne le disposizioni secondo le possibilità e le opportunità del momento.

[Pas d'article 8]

Art. 9 - Allo scadere di questa Convenzione il Governo Etiopico avrà la facoltà dal Governo Italiano di conservare in proprietà privata alle condizioni degli altri proprietari terrieri di Assab tutti gli immobili da esso costruiti nella zona franca concessagli nel porto di Assab.

Art. 10. Allo scadere della presente Convenzione i due Stati contraenti potranno d'accordo rinnovarla.

Fatto in duplice copia nelle due lingue italiano ed amarico, essendo i due testi identici; una copie resterà nelle mani del Governo Italiano ed una nelle mani del Governo Etiopico.

Il Comm. Giuliano Cora, Minostro plenipontezionario di Sua Maestà il Re d'Italia, in nome del Governo Italiano, e Sua Altezza Tafari Maconnen, Erede al Trono Reggente dell'Impero Etiopico, in nome del Governo Etiopico, lo hanno firmato e sigillato ci loro sigilli.

Addis Abeba, 2 agosto 1928 - Anno VI (Il giorno 26 del mese di *hamle* dell'anno 1921 della Misericordia).

Giuliano Cora - Tafari Maconnen, Erede del Trono di Etiopia

18 avril 1934 – Accord franco-anglo-éthiopien sur le point de trijonction

ANOM 2E4-1 - SHAT 7H15-7. Deux cartes.

I - Membres de la commission tripartite

Mission britannique :

Lieutenant colonel E.H.M. Clifford, O.B.E., M. C., Royal Engineers, commissaire

A.T. Curle, de l'administration du Somaliland britannique, commissaire adjoint

Mission éthiopienne :

M. le Badjirond Tassama Banti, officier de l'ordre de Ménélick, commissaire

Ato Lorenzo Teazaz, conseiller juridique, officier de l'Etoile d'Ethiopie, commissaire adjoint à partir du 5 avril 1934.

Mission française :

M. le capitaine Pierre Fargues, de l'infanterie coloniale, chevalier de la Légion d'honneur, Médaille militaire et Croix de guerre, commissaire à partir du 24 mars 1934.

M. Michel Prétceille, géomètre principal du service des Travaux publics de la Côte Française des Somalis, Croix de guerre et Médaille coloniale, commissaire adjoint.

Ont aussi participé aux travaux de la Commission ;

Mission britannique : Major B.T. Godfrey-Fausset, M.C. Royal Engineers, commissaire adjoint jusqu'au 19 février 1934

Mission éthiopienne : M. le Lidj Zaoude Balaineh, commissaire adjoint jusqu'au 18 mars 1934. M. l'Ingénieur Emil Beitz, commissaire adjoint et chef technicien jusqu'au 10 mars 1934.

Mission française : M. Jacques Roussan, ingénieur principal, Chef du service des Travaux publics de la Côte Française des Somalis, Croix de guerre, commissaire jusqu'au 28 février 1934.

II - Documentation

Les trois frontières sont définies dans les actes diplomatique, à savoir :

a) entre le Somaliland britannique et la Côte Française des Somalis, par l'accord anglo-français des 2-9 février 1888

b) entre la Côte Française des Somalis et l'Ethiopie par le convention franco-éthiopienne du 20 mars 1897 (12 *megabit* 1889)

c) entre le Somaliland britannique et l'Ethiopie par l'annexe III au traité anglo-éthiopien du 4 juin 1887 (28 *genbot* 1889)

III - Etudes préliminaires

Les missions britanniques et françaises seules se sont réunies le 20 octobre 1933 et ont fixé sur le terrain le point où la frontière entre le Somaliland britannique et la Côte Française des Somalis part du littoral, en face des «puits de Habou», cités à l'accord anglo-français de 1897. Cet endroit est connu sous le nom de Lawada ou Loyi Ada.

Ensuite les trois missions se sont réunies le 2 novembre 193 à Djallelo et ont procédé à la reconnaissance et à la détermination sur le terrain :

a) de la région et du point de Djallelo, cités à la convention franco-éthiopienne de 1897

b) de la région et du point d'Abbassouen, cités à l'accord anglo-français de 1888

c) de la région de Rahale, citée à la convention franco-éthiopienne de 1897.

La commission tripartite a tenu 27 réunions.

IV - Décisions

1 - Le point de trijonction a été choisi au point trigonométrique Y47 sur le sommet de la colline de Madaha-Djallelo, d'où la frontière franco-éthiopienne empruntera le tracé suivant (voir annexe A) :

la ligne droite passant par les sommets :

- cote 493, dite Tarantar

- cote 525, également dite Tarantar

- cote 569 (point trigonométrique Y48) dite Gueldagaass

- cote 539, également dite Gueldaga-ass

puis la ligne de crête jusqu'au confluent de «tug» à environ 1300 mètres à l'ouest de la cote 539;

ensuite le lit du «tug» par le thalweg de celui-ci jusqu'à un point dans la région de Rahale situé dans le thalweg et au milieu de la distance séparant le «tug» venant du nord par le défilé de Goll-Holl et le premier «tug» venant à l'est (en aval) de celui-ci, comme l'indique le croquis ci-joint (annexe B)

Ce dernier point est concrétisé par un signal indicateur placé sur le premier sommet de la colline située dans la direction du nord et déparant les deux «tug» précités.

Il est à noter que les altitudes citées ci-dessus sont susceptibles d'être modifiées lors du règlement définitif des calculs de la commission de délimitation anglo-éthiopienne.

2 - L'adoption de cette ligne a comme résultat une perte territoriale pour l'Ethiopie évaluée à trois kilomètres carrés. La France s'engage à rétrocéder à l'Ethiopie des terrains d'une valeur d'égale importance, lors de la délimitation ultérieure.

3 - Il est convenu que les puis existants ou à venir dans la vallée du «tug» Rahale-Hadadou qui devient maintenant la frontière franco-éthiopienne seront de jouissance commune; donc, sous les termes du deuxième paragraphe de l'annexe III au traité anglo-éthiopien de 1897, les sujets et personnes protégées britanniques y auront les mêmes droits.

4 - Il est convenu également que les sujets et personnes protégées britanniques et français auront pleine jouissance des puits de Guesdir pour eux-même et pour leurs bestiaux sans aucune imposition ou empêchement d'accès et que, par suite du deuxième paragraphe de l'annexe III au traité anglo-éthiopien de 1897, ces mêmes droits appartiennent également aux sujets éthiopiens.

En foi de quoi, nous délégués dûment habilités par nos gouvernements respectifs, avons signé le présent accord en trois exemplaires en texte français.

Fait à Mordale (Ethiopie), le 18 avril 1934 (10 *miazia* 1926)

7 janvier 1935 – Accord franco-italien (Laval-Mussolini)

ANOM 3C19 - Brownlie (Ian), p. 757.

Approuvé par la France par la Loi du 26/3/1935, mais pas par le Parlement italien.

(...)

Titre III - Frontière entre l'Erythrée et la Côte française des Somalis

Art. 4 - Le tracé suivant sera substitué à la délimitation établie entre l'Erythrée et la Côte française des Somalis par les Protocoles de Rome en date des 24 janvier 1900 et 10 juillet 1901 :

de Der Elua sur le détroit de Bab-el-Mandeb une ligne droite rejoignant l'oued Weima immédiatement en aval de Daddato.

Ce tracé est indiqué sur la carte n° 2 jointe au présent traité.

Art. 5 - Des commissaires spéciaux, délégués à cet effet par les deux Gouvernements, procéderont sur les lieux, d'après les données énoncées à l'article précédent, à une démarcation effective. Ils soumettront aux deux Gouvernements les résultats de leurs travaux, un projet d'accord sur les dispositions à prendre pour assurer d'une manière efficace la police dans la zone frontière et pour y régler l'utilisation des pâturages et des points d'eau par les populations indigènes.

Art. 6 - La France reconnaît la souveraineté de l'Italie sur l'île Doumeirah et les îlots sans nom adjacents à cette île.

Art. 7 - Le présent Traité sera ratifié et les ratifications échangées à Rome dans le plus bref délai possible. Il entrera en vigueur le jour de l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susnommés ont signé le le présent Traité, établi en double exemplaire, et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Rome le 7 janvier 1935

Signé : Pierre Laval - Benito Mussolini

25 avril 1936 - Traité d'amitié entre la France et le Yémen

ANOM 2E9.

Ratifié le 4 février 1937.

Promulgué à Paris le 19 avril 1937 (JO du 22 avril 1937, n° 94, p. 4525).

Le Président de la République française et Sa Majesté l'Iman Yahya, fils de l'Iman Mohamed ben Mahya Hamid ed din, roi du Yémen,

Désireux d'affermir les liens d'amitié qui les unissent et de faciliter les relations entre leurs deux pays,

Ont décidé de conclure à cet effet un traité par l'intermédiaire de leurs plénipotentiaires soussignés, lesquels, avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1^{er} - Le Gouvernement de la République française reconnaît, sans condition ni réserve, le royaume du Yémen comme étant libre, souverain, indépendant.

Art. 2 - Il y aura paix constante et amitié perpétuelle entre le Gouvernement de la République française et Sa Majesté le roi du Yémen et son Gouvernement, ainsi qu'entre leurs ressortissants, sans exception de personnes ni de lieux.

[Pas d'article 3]

Art. 4 - Chacune des hautes parties contractantes accrédiitera ou nommera auprès de l'autre partie, à une date à déterminer et avec l'agrément de celle-ci, des représentants et agents diplomatiques ou consulaires de son choix qui jouiront, dans le pays de leur résidence sous condition de réciprocité, de tous droits et prérogatives consacrés par les usages internationaux ainsi que du traitement accordé aux représentants et agents de la nation la plus favorisée.

Art. 5 - Les ressortissants de chacune des hautes parties contractantes qui se rendront sur le territoire de l'autre partie pour y exercer un commerce ou une industrie, ou pour tout autre objet, licite, jouiront sous l'auspice des lois et règlements en vigueur sur ce territoire, d'une entière sécurité et protection dans leurs personnes et dans leurs biens. Ils bénéficieront également du traitement accordé aux ressortissants de la nation la plus favorisée.

Art. 6 - Les navires et cargaisons de chacune des hautes parties contractantes jouiront, dans les ports de l'autre partie, du traitement accordé aux navires et cargaisons de la nation la plus favorisée.

Cette disposition ne s'applique pas aux transports effectués entre ports situés dans des territoires soumis à l'autorité d'une même haute partie contractante.

Art. 7 - Les hautes parties contractantes se réservent d'examiner ultérieurement l'opportunité pour elles deux de régler, par le moyen de conventions particulières, toutes questions d'ordre notamment économique intéressant leurs rapports mutuels et non visés par le présent traité.

Art. 8 - Les hautes parties contractantes se concerteront de même ultérieurement s'il y a lieu, en vue de la conclusion d'accords spéciaux visant à déterminer les rapports entre le Royaume du Yémen, d'une part, et les Etats de Syrie et du Liban, d'autre part, les dispositions du présent traité n'étant pas applicables à ces rapports.

Art. 9 - Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Sanaa dans le plus court délai possible.

Il entrera en vigueur au jour de l'échange des ratifications et pour une durée de dix années à compter de cette dernière date.

Au cas où, six mois avant l'expiration de ces dix années, l'une des hautes parties contractantes n'aurait pas notifié à l'autre son intention de dénoncer le traité, celui-ci sera considéré comme renouvelé de plein droit pour une nouvelle période de dix années.

Art. 10 - Le présent traité a été signé à Sanaa du Yémen, en deux exemplaires originaux rédigés en français et en arabe, chacun des deux textes ayant même force et valeur.

Toutefois, en cas de divergence d'interprétation, c'est le texte arabe qui fera foi.

Fait le vingt trois avril [mil] neuf cent trente six, correspondant au trois *safan* mil trois cent cinquante de l'hégire.

Signé : R. Maigret, Mohamel Ragheb ben Rafig

1^{er} août 1936 - Accord entre l'Italie et la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien

ANOM, Affaires politiques, supplément non coté CFE-I, d'après L'Afrique française, 8-9/1936.

Ministero delle Colonie,

Rome, le 31 juillet 1936

Monsieur le Président,

dans le cours de nos entretiens, nous sommes tombés d'accord sur les plans suivants :

1° Voyageurs et tarifs généraux GV

a) La compagnie prendra les dispositions nécessaires pour que les militaires et fonctionnaires du gouvernement italien, voyageant isolément ou en groupe, bénéficient du demi-tarif sur le tarif général voyageur (art. let 2) et sur le tarif spécial GV3, compte tenu des réductions temporaires existantes et qui pourraient être apportées à ce tarif.

Il en sera de même pour l'application des tarifs généraux GV prévue aux articles 3 à 8 inclus dans ces tarifs généraux.

b) Les détachements chargés de la protection du chemin de fer (garde de la ligne et défense des trains) avec leurs armes, équipements et équipages, seront transportés gratuitement lorsqu'ils voyageront pas les trains du trafic.

c) Les transports militaires (troupes, armes, munitions, animaux et équipages) effectués par trains complets composés à la charge maximum prévue aux horaires, seront effectués à raison de fr. or 4,72 le kilomètre-train.

Toutefois, il ne pourra dans aucun cas être perçu une taxe supérieure à celle qui résulterait de l'application des réductions prévues au présent accord.

2° Tarifs généraux

Le tarif spécial PV1 sera modifié et complété comme suit :

a) La réduction de 20% appliquée aux tarifs généraux 3e série est également applicable à ceux des 4e et 5e séries. Si bien que pour les transports de détail, les réductions seraient respectivement : 1re série : 30%; 2e série : 25%; 3e série : 20%.

b) Par expédition minimum de 5 tonnes ou payant pour ce poids les réductions seront portées à :

1re série : 60%; 2e série : 55%; 3e série : 50%; 4e série : 45%; 5e série : 40%.

En outre, le groupage des marchandises de toutes séries sera admis pour la constitution du tonnage de 5 tonnes et la taxe pourra alors, au choix de l'expéditeur, être faite :

- soit au tarif de la 3e série avec réduction indiquée de 50%;

- soit au tarif de chaque série pour les marchandises entrant dans la composition du groupage, avec les réduction respectives indiquées à ce même paragraphe.

3° Tarifs spéciaux

Une réduction de 20% est accordée, en sus des réductions temporaires existantes, sur les tarifs spéciaux ci-après :

GV : n° 4, 5, 6, 10.

PV : n° 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10 (art. 1^{er}), 11 13 14 19, sous condition que la taxe résultant de cette déduction ne soit pas inférieure à fr. or 0,06.

4° Tarifs d'abonnement

Lorsqu'un même expéditeur aura, dans le même mois, effectué aux différents tarifs généraux et spéciaux des transports atteignant les tonnages indiqués ci-après, il lui sera accordé sur les taxes de transport un réduction supplémentaire de :

10% lorsque le tonnage atteindra 5 000 t

15% lorsque le tonnage atteindra 7 000 t

20% lorsque le tonnage atteindra 9 000 t

25% lorsque le tonnage atteindra 12 000 t

Il y aura à prévoir un certain rapport pour le transport des animaux vivants entre le poids et la surface de wagon employée.

Pour le bénéficiaire des tarifs d'abonnement, les frais accessoires seront réduits de 20%.

Les transitaires opérant pour les compte des autorités italiennes ne pourront réclamer pour leur propre compte le bénéfice des tarifs d'abonnement pour le tonnage expédié au compte du gouvernement italien.

5° Monnaie

Les prix du tarif qui sont actuellement indiqués en francs-or seront exprimés en francs-papiers sur la base du cours moyen de l'or à Paris et en liras italiennes d'après les cours moyens respectivement de l'or à Paris et du franc français à la bourse de Rome pendant la deuxième quinzaine de juillet 1936.

Il est entendu que ces taux de change seront modifiés seulement lorsque les oscillations des cours considérés atteindront le 2%.

Pour le trafic à l'intérieur de l'Ethiopie, les taxes de transport seront perçues en liras italiennes. La Compagnie - pour les montants qui ne seront pas employés pour couvrir ses frais en Ethiopie - obtiendra de la part de la Banca d'Italia à Addis Abeba, le transfert en francs français au cours officiel du franc à la bourse de Rome du jour précédant l'opération.

6° Fournitures de matériel roulant

La compagnie envisage de passer à l'industrie italienne une partie des commandes de matériel roulant (locomotives et wagons) qu'elle serait amenée à réaliser.

Un ingénieur des chemins de fer du gouvernement italien se rendra incessamment à Paris à cet effet.

Le présent accord prendra effet [à compter] du 1^{er} août 1936. Il est valable jusqu'au 31 décembre 1936. Il est expressément entendu que cet accord provisoire ne pourra être invoqué en aucune manière comme affectant en quoi que ce soit les droits de deux parties.

En vous priant de bien vouloir me confirmer votre accord sur les clauses ci-dessus, je vous renouvelle, Monsieur le Président, les expressions de mes sentiments très distingués.

Le secrétaire général du Ministère des Colonies : Cerulli

Le Président du Conseil d'administration : Charles Michel-Cote

Note : GV = grande vitesse; PV = petite vitesse

18 juillet 1939 - Déclaration du ministre français des Affaires étrangères sur Cheik-Saïd

ANOM 2E9.

La République française, soucieuse de consolider l'amitié que le traité du 26 avril 1936 a scellée entre Elle et le Yémen et, à cet effet, de marquer l'intérêt qu'elle porte au respect du statu quo territorial et politique des pays riverains de la côte arabique de la mer Rouge, déclare qu'elle n'a pas l'intention de soulever la question de Cheikh-Saïd aussi longtemps que le gouvernement de sa Majesté l'Imam :

a) occupera effectivement la zone visée par l'acte enregistré à Aden le 1^{er} octobre 1868 et l'arrangement franco-ottoman des 4-5 juillet 1870;

b) ne donnera à bail, n'hypothéquera, n'aliénera, à titre onéreux ou gratuit, à une tierce personne, aucune parcelle du littoral de son royaume, ni n'en déléguera, de manière expresse ou tacite la défense.

La présente déclaration ne saurait affecter les droits que, par le contrat de 1868, se sont personnellement acquis les concessionnaires.

Georges Bonnet

31 janvier 1942 - Accord anglo-éthiopien

Nous n'avons pas trouvé le texte de cet accord.

19 décembre 1944 - Accord anglo-éthiopien

ANOM Contrôle 811; Affaires politiques supplément non coté, CFE-2. Traduction.

(...) Article 5

1 - Le gouvernement de sa Majesté dans le Royaume-Uni :

a) abandonnera le contrôle et la direction de la section du chemin de fer franco-éthiopien dans les trois mois qui suivront le jour où il aura reçu du Gouvernement Impérial Ethiopien l'assurance formelle que des dispositions satisfaisantes ont été prises pour que la ligne continue de fonctionner de manière efficace et

b) il transférera le contrôle et la direction de la section de chemin de fer visée ci-dessus à l'organisme qui aura été spécifié par cette assurance formelle.

2 - Le Gouvernement Impérial Ethiopien reconnaît que le maintien du chemin de fer en bon état de fonctionnement constitue une part essentielle de l'effort de guerre, et il est également d'accord pour que tous les transports en faveur desquels le Middle East Supply Center ou les autorités militaires britanniques demanderont une priorité recevront (sic) cette priorité.

3 - Le Gouvernement Impérial Ethiopien s'engage à ce que les positions qu'il prendra pour s'assurer le fonctionnement et la direction du chemin de fer ne soient pas de nature à porter préjudice aux droits de la Compagnie du Chemin de Fer Franco-Ethiopien. (...)

5 septembre 1945 - Protocole franco-éthiopien sur les frontières

ANOM 3C19.

Le Gouvernement impérial d'Ethiopie et le Gouvernement provisoire de la République française étant désireux de mettre fin à toutes contestations ayant trait au tracé des frontières entre l'Empire d'Ethiopie et la Côte française des Somalis établies par la Convention du 20 mars 1897, les soussignés, leurs Excellences Ato Aklilou Abte Wolde, vice-ministre des Affaires étrangères du l'Empire éthiopien, et Monsieur de Blesson, ministre plénipotentiaire, chargé de mission extraordinaire du Gouvernement provisoire de la République française en Ethiopie, dûment autorisés à cet effet, on stipulé ce qui suit :

Art. 1 - Une commission mixte franco-éthiopienne, dont les membres en nombre égaux (sic) seront désignés ultérieurement par les deux Gouvernements, se réunira dans un délai de deux mois à compter de la signature du présent Protocole en vue de procéder à la délimitation définitive de la frontière entre l'Empire d'Ethiopie et la Côte française des Somalis conformément aux données contenues dans la Convention du 20 mars 1897 conclue entre l'Empire d'Ethiopie et la République française.

Art. 2 - La commission aura pleine liberté de se déplacer à tout endroit en Ethiopie et en Côte française des Somalis qui sera indiqué de part et d'autre comme présentant un intérêt pour le tracé de la frontière.

Art. 3 - Des experts et interprètes peuvent être d'un commun accord affectés au service de la commission. La commission prendra toutes dispositions utiles au sujet de l'escorte nécessaire à sa sécurité.

Art. 4 - La commission est autorisée à recueillir tout documents, preuves et pièces justificatives et à en demander communication aux deux Gouvernements. Elle est également autorisée à recueillir tous les témoignages qu'elle considérera comme utile à ses travaux. Elle déterminera elle-même les modalités selon lesquelles ces témoignages seront recueillis.

Art. 5 - Les deux Gouvernements s'engagent à ne pas entraver ni censurer les communications entre les membres de la commission et leurs Gouvernements respectifs et à assurer le libre accès de tous témoins à la commission. Les moyens de communication seront mis à la disposition des délégations des deux parties dans l'Empire d'Ethiopie et dans la Côte française des Somalis.

Art. 6 - Les décisions de la commission seront acceptées par le Gouvernement impérial éthiopien et le Gouvernement Provisoire de la République française comme règlement définitif de toutes questions de frontière entre l'Empire d'Ethiopie et la Côte française des Somalis.

Art. 7 - Au cas où elle reconnaîtrait d'un commun accord l'impossibilité de reporter sur le terrain, dans certaines régions, le tracé indiqué dans la Convention du 27 mars 1897, la commission adressera aux deux Gouvernements toutes recommandations ou suggestions utiles.

Art. 8 - Au cas où la commission ne parviendrait ni à déterminer d'un commun accord le tracé prévu par ladite Convention, ni formuler également d'un commun accord les recommandations ou suggestions visées à l'article précédent dans le délai d'un an à compter de la signature du présent Protocole, les deux Gouvernements conviennent de soumettre toutes questions relevant du tracé de la frontière à l'arbitrage de trois juristes désignés par Sa Majesté la Reine des Pays-Bas. Ces juristes pourront se faire assister par des experts qui ne seront pas de la nationalité de l'une ou l'autre des deux parties contractantes et ils pourront recueillir tous preuves, témoignages et pièces justificatives.

Art. 9 - En attendant le tracé définitif de la frontière ou la sentence de la commission d'arbitrage prévue à l'article 8 du présent Protocole, le poste d'Afambo occupé par les forces françaises pourra être maintenu dans son état actuel et sans augmentation d'effectif ou d'armement.

Les autorités éthiopiennes pourront, si elles le désirent, établir un poste militaire à Afambo sur le promontoire situé au nord-ouest du poste français, à environ mille cinq cents mètres de celui-ci. Les effectifs et l'armement du poste éthiopien ne dépasseront pas ceux du poste français.

A la requête du Gouvernement éthiopien, les autorités françaises donneront toutes facilités d'approvisionnement nécessaires à la construction du poste éthiopiens.

Sous réserves des dispositions précédentes, chacune des parties s'engage à n'apporter, jusqu'au moment où la commission et éventuellement l'arbitrage se seront prononcés, aucune modification à l'état de fait existant sur la frontière. Il est entendu que les stipulations du présent Protocole ne portent pas préjudice aux droits contestés.

Fait à Addis Abeba, en double exemplaire, le cinq septembre mil neuf cent quarante cinq

5 septembre 1945 - Protocole franco-éthiopien sur le chemin de fer

ANOM 3C19, Affaires politiques supplément non coté CFE-2.

Etant donné, d'une part, le désir exprimé par le Gouvernement provisoire de la République française de voir traiter simultanément la question des frontières entre l'Empire d'Ethiopie et la Côte française des Somalis, particulièrement celle d'Afambo, et celle de l'Administration du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, en se basant sur l'intérêt primordial qui découle des obligations contractées par le Gouvernement provisoire de la République française à l'égard de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien et du contrôle qui en résulte;

Etant donné, d'autre part, le désir du Gouvernement impérial d'Ethiopie de faire preuve d'amitié dans une affaire à laquelle le Gouvernement provisoire de la République française attache une importance particulière,

Il est convenu entre le Gouvernement impérial d'Ethiopie et le Gouvernement provisoire de la République française que des négociations s'ouvriront le 6 septembre 1945 entre le Ministère des Communications et des Travaux publics du Gouvernement impérial d'Ethiopie, d'une part, et le représentant de la Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien, d'autre part, en vue de l'administration et de l'exploitation de la totalité de la ligne et des installations du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba par la dite Compagnie selon des conditions qui ne porteront pas préjudice aux droits respectifs du Gouvernement impérial d'Ethiopie et de ladite Compagnie, droits qui découlent des actes concessionnaires.

En foi de quoi, les soussignés, leurs Excellences Ato Akilou Abte Wolde, vice-ministre des Affaires étrangères du Gouvernement impérial d'Ethiopie, et Monsieur de Blesson, ministre plénipotentiaire, chargé de mission extraordinaire du Gouvernement provisoire de la République française, dûment autorisé à cet effet, ont apposé ci-après leurs signatures, le cinquième jour du mois de septembre 1945.

Fait à Addis Abeba, en double exemplaire.

4 mai 1946 - Accord de rétrocession du CFE

ANOM Affaires politiques supplément non coté CFE-2.

Vu le protocole en date du 8 septembre 1945, conclu entre le Gouvernement impérial d'Ethiopie et le Gouvernement provisoire de la République française au sujet du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba,

Il est convenu, entre son Excellence Fitaorari Tafessa Apte-Mikael, Ministre des Communications et des Travaux publics du Gouvernement impérial d'Ethiopie, d'une part, et monsieur Michel Pasteau, représentant dûment autorisé de la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, d'autre part, ce qui suit :

Art. 1^{er} - Afin de ne pas préjuger des solutions qui résulteront d'un accord amiable entre le Gouvernement impérial d'Ethiopie et la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, ou, à défaut, d'une décision arbitrale, d'une part,

et de hâter l'organisation d'un fonctionnement efficace du service du chemin de fer, d'autre part, Il est convenu qu'en attendant lesdites solutions ou décision, l'administration et l'exploitation de la totalité de la ligne et des installations du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba seront assumées par la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba dès leur transfert par l'Administration militaire britannique et selon les dispositions du présent accord. Pour tout ce qui n'est pas prévu dans le présent accord, on se référera aux dispositions des actes de concession, accords et avenants ultérieurs du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba en attendant la solution des questions juridiques, soit par un règlement amiable, soit par une décision arbitrale.

Art. 2 - La Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba versera au Gouvernement impérial d'Ethiopie une redevance annuelle qui sera calculée et versée, selon le système en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1934 pour les redevances dues par la Compagnie audit Gouvernement.

Art. 3 - La Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba conviendra avec le Gouvernement impérial d'Ethiopie des tarifs et des délais de transports applicables à la date de sa prise en charge de l'exploitation, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

Art. 4 - Le Gouvernement impérial d'Ethiopie, par l'entremise de la State Bank of Ethiopia, s'engage à fournir à la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba pour l'exploitation du chemin de fer en Ethiopie et contre versement de dollars éthiopiens, à la demande de la Compagnie, des livres sterling, des livres égyptiennes, des livres est-africaines et des roupies en quantité équivalent au versement de dollars éthiopiens, quitte à ce que ladite Compagnie paye à la State Bank la commission de change au cours du jour.

Ces fournitures de devises étrangères seront accordées pour les paiements suivants :

Service financier (charges de capital, etc.).

Frais d'administration centrale.

Délégations de soldes aux familles du personnel.

Achats de machines, de matériel, de matériaux, de marchandises, de fournitures diverses, de combustibles, etc. contre présentation de pièces justificatives établissant des offres fermes adressées à la Compagnie pour la fourniture de ces machines, matériels, matériaux, marchandises diverses, combustibles, etc., indispensables à l'exploitation du chemin de fer.

Art. 5 - Dans aucun cas les fréquences et les horaires (*schedules*) de trains, tant de passagers que de marchandises, ne seront inférieures aux fréquences et horaires (*schedules*) dudit chemin de fer en Ethiopie et en Côte française des Somalis en vigueur et appliqués à l'expiration d'une période de trois mois à dater de la signature du présent accord. De même, la capacité de transport calculée en voyageurs et tonnages kilométriques ne devra à aucun moment être inférieure à la capacité moyenne de transport du chemin de fer pendant les années 1942-1945.

La Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba s'engage à maintenir à tout moment en bon état d'entretien et de propreté les wagons du chemin de fer, tant de passagers que de marchandises.

Art. 6 - Pour assurer l'exécution du présent accord, le ministère des Communications et des Travaux publics du Gouvernement impérial d'Ethiopie nommera un contrôleur pour surveiller l'administration et l'exploitation du chemin de fer. Un représentant du ministère des Finances aura deux fois par an sur sa demande libre accès à tous les livres de comptabilité et de la gestion de ladite Compagnie en Ethiopie.

Art. 7 - Le Gouvernement impérial d'Ethiopie aura à tout moment libre accès à tous documents et à tous livres de comptabilité, de gestion et autres que la Compagnie recevra des autorités militaires ou civiles britanniques ou du Gouvernement du Royaume Uni à l'occasion ou comme conséquence du transfert à la Compagnie de l'administration et de l'exploitation dudit chemin de fer. Il aura également le droit d'établir à tout moment des copies desdits documents et livres.

Art. 8 - Le Gouvernement impérial d'Ethiopie aura seul le droit de fixer toutes priorités par rapport aux autres transports, pour les transports militaires et gouvernementaux de personnes et de marchandises à destination, en provenance et/ou à l'intérieur de l'Ethiopie. La Compagnie s'engage à accepter et à faire les transports de toutes personnes et marchandises sur la base d'une égalité absolue et sans distinction

entre elles, à l'exception des priorités établies par ledit Gouvernement pour les transports militaires et gouvernementaux.

Art. 9 -Au moment de l'expiration de la période de trois mois qui suivront la signature du présent accord, la Compagnie utilisera sur toute la ligne du chemin de fer, tant en Ethiopie qu'en Côte française des Somalis, et selon les besoins techniques du service, tout le matériel roulant tant locomotives que wagons de chemin de fer se trouvant en Côte française des Somalis.

Art. 10 - Si après le départ de la British Military Administration, le Gouvernement impérial d'Ethiopie entend ne pas accorder une autorisation régulière de séjour en Ethiopie à tout ou partie du personnel italien occupé au service du chemin de fer, il devra en donner connaissance à la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba suffisamment à l'avance pour que les dispositions nécessaires puissent être prises afin que le remplacement de ce personnel soit effectué sans apporter de perturbations dans l'organisation et le fonctionnement de l'exploitation.

Art. 11 - Dès la signature du présent accord, le Gouvernement impérial d'Ethiopie adressera au Gouvernement britannique l'assurance formelle prévue à l'article V de l'accord anglo-éthiopien du 19 décembre 1944, en spécifiant que la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba est l'organisme auquel la British Military Administration aura à remettre l'administration et l'exploitation du chemin de fer, et que des dispositions adéquates ont été prises d'accord avec la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba pour l'exploitation continue et efficace (*continued efficient operation*) dudit chemin de fer par la Compagnie.

Art. 12 - Le présent accord est dressé en double exemplaire en langue française et entrera en vigueur au moment de sa signature. Il est entendu que le présent accord ne saurait en rien porter préjudice aux droits et positions juridiques respectifs du Gouvernement impérial d'Ethiopie et de la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba.

En foi de quoi, les soussignés, son Excellence Fitaorari Tafessa Apte-Mikael, ministre des Communications et des Travaux publics du Gouvernement impérial d'Ethiopie d'une part, et monsieur Michel Pasteau, représentant de la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, d'autre part, dûment autorisés à cet effet, aux noms respectivement du Gouvernement impérial d'Ethiopie et de la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, ont apposé ci-après leurs signatures le quatrième jour du mois de mai mil neuf cent quarante-six.

Fait à Addis Abeba, en double exemplaire.

4 mai 1946 - Accord complémentaire de rétrocession du CFE

ANOM Affaires politiques supplément non coté, CFE-2.

Vu le protocole, en date du 5 septembre 1945, conclu entre le Gouvernement impérial d'Ethiopie et le Gouvernement provisoire de la République française, prescrivant l'ouverture de négociations en vue de l'administration et de l'exploitation de la totalité de la ligne et des installations du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba par la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba selon des conditions qui ne portent pas préjudice aux droits respectifs du Gouvernement impérial d'Ethiopie et de ladite Compagnie, droits qui découlent des actes de concession;

Vu le désir du Gouvernement impérial d'Ethiopie, d'une part, et du Gouvernement provisoire de la République française, d'autre part, de voir confiées à ladite Compagnie l'administration et l'exploitation du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, selon des conditions qui ne portent pas préjudice aux droits du Gouvernement impérial d'Ethiopie et de ladite Compagnie, en attendant le règlement par arbitrage des questions juridiques;

Il est convenu ce qui suit entre Son Excellence Fitoari Tafessa Apte-Mikael, ministre des Communications et des Travaux publics du Gouvernement impérial d'Ethiopie, d'une part, et M. Michel Pasteau, représentant dûment autorisé de la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, d'autre part :

Art. 1^{er} - Le Gouvernement impérial d'Ethiopie et ladite Compagnie auront chacun le droit de porter devant le Tribunal d'arbitrage établi par le présent accord, et dans les cinq mois qui suivent la signature du présent accord, toutes questions juridiques concernant les actes de concession du Chemin de fer Franco-

éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, y compris tous accords et avenants apportant des modifications auxdits actes. Chacune des deux parties contractante est seule juge de la qualité juridique des questions qu'elle porte devant le tribunal. Afin de régler lesdites questions autant que possible par la voie de négociations directes, le Gouvernement impérial d'Ethiopie et ladite Compagnie conviennent d'ouvrir dans les trente jours qui suivront la signature du présent accord, des négociations directes au sujet de ces questions. Toutes les questions qui seront réglées au cours desdites négociations par un ou plusieurs protocoles conclus entre le Gouvernement impérial d'Ethiopie et ladite Compagnie, avant l'expiration d'une période de quatre mois à dater de la signature du présent accord, seront soustraites à l'arbitrage.

Art. 2 - a) Le Tribunal d'arbitrage comportera deux arbitres désignés respectivement par le Gouvernement impérial d'Ethiopie et par la Compagnie dans les cinq mois qui suivront la signature du présent accord. Si les deux arbitres ne s'entendent pas sur une sentence d'arbitrage à la fin de la période d'un an à dater de la signature du présent accord, le Gouvernement impérial d'Ethiopie et la Compagnie choisiront trois arbitres, qui s'ajouteront aux deux autres pour statuer à la majorité absolue. Le ou les nouveaux arbitres, qui ne pourraient être désignés par l'accord des parties dans un délai de seize mois suivant la signature du présent acte, le seraient à la requête de l'une d'elles, par le Président de la Cour Internationale de Justice ou par le Vice-Président si le Président possède la nationalité française ou éthiopienne.

b) Les parties contractantes conviennent que l'arrêt des cinq arbitres tranchera toutes les questions juridiques et interviendra dans une période de vingt-quatre mois à dater de la signature du présent accord. Si cet arrêt n'intervient pas dans la période de vingt-quatre mois, les parties se retrouveront dans la situation juridique existant avant la signature du présent accord.

c) Les arbitres se réuniront à La Haye ou en tout autre lieu désigné par l'accord des parties.

d) Chaque partie contractante aura la pleine liberté de choix dans la désignation (1) de son arbitre et (2) de tous agents, conseillers et experts auprès du Tribunal.

Art. 3 - a) Le Tribunal d'arbitrage sera chargé de trancher et de régler toutes les questions juridiques dans une sentence ou arrêt motivé, et par application des règles de droit; il aura le droit de prendre en considération et de tenir compte de toutes les questions et principes de droit ou de fait qui lui paraîtront applicables au règlement desdites questions.

b) Le Gouvernement impérial d'Ethiopie et la Compagnie auront le droit de produire devant le Tribunal, et le Tribunal devra accueillir, tous arguments, règles et principes de droit ainsi que toutes les questions et tous faits, preuves, pièces justificatives, témoignages et conclusions qui paraîtront au Gouvernement impérial d'Ethiopie ou à la Compagnie applicables en l'espèce, quitte audit Tribunal d'en évaluer et d'en apprécier souverainement l'applicabilité et la portée juridique.

c) Le Tribunal d'arbitrage réglera lui-même sa procédure ainsi que toutes questions relatives à sa compétence et à l'interprétation du présent accord.

d) Dans les trente jours qui suivront la désignation des deux arbitres, conformément aux dispositions de l'article 2 du présent accord, le Tribunal d'arbitrage communiquera au Gouvernement impérial d'Ethiopie et à la Compagnie, toutes règles et indications utiles concernant la procédure pour l'ouverture et la conduite de l'arbitrage, ainsi que la procédure pour la production de tous documents, preuves, pièces justificatives, témoignages et plaidoiries.

Toutefois tout ce qui concerne l'ouverture de l'instance devant le Tribunal, y compris la production des mémoires, qui devront exposer l'ensemble des prétentions et réclamations de chacune des parties, devra être accompli devant le Tribunal simultanément par le Gouvernement impérial d'Ethiopie et par la Compagnie.

e) Le Gouvernement impérial d'Ethiopie et la Compagnie s'engagent à se conformer à toutes décisions, règles, règlements et indications du Tribunal, tant en ce qui concerne la procédure qu'en ce qui concerne les questions de fond.

Art. 4 - La Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, s'engage formellement vis-à-vis du Gouvernement éthiopien :

1°) A prendre des dispositions satisfaisantes pour que la ligne continue de fonctionner de manière efficace.

2°) A se conformer aux obligations contractées par le Gouvernement impérial d’Ethiopie en ce qui concerne les priorités de transport, visées au paragraphe 2 de l’article 5 de l’accord anglo-éthiopien du 19 décembre 1944.

En conséquence, dès la signature du présent accord d’arbitrage, le Gouvernement impérial d’Ethiopie enverra au Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni l’assurance formelle prévue au paragraphe 1-a de l’article 5 de l’accord anglo-éthiopien du 19 décembre 1944, en spécifiant que l’organisme auquel le British Military Administration aura à remettre l’administration et l’exploitation du Chemin de fer est la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba,

Le présent accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi, les soussignés, Son excellence Fitaorari Tafessa Apte-Mikael, ministre des Communications et des Travaux publics du Gouvernement impérial d’Ethiopie, d’une part, et M. Michel Pasteau, représentant de la Compagnie du Chemin de fer Franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba, d’autre part, ont apposé leur signature, le quatrième jour du mois de mai mil neuf cent quarante-six.

Fait à Addis-Abeba en double exemplaire.

3 juin 1947 - Echange de notes sur les frontières franco-éthiopiennes

ANOM 3C19 (note française) et Affaires politiques 3694, rapport Prétceille (note éthiopienne).

Addis Abeba, le 3 juin 1947

A Monsieur le Ministre des Affaires étrangères du Gouvernement impérial d’Ethiopie

Monsieur le Ministre,

j’ai l’honneur de faire savoir à votre Excellence que la République ne manquera pas de désigner à très brève échéance les membres français de la commission franco-éthiopienne d’abornement de la frontière entre l’Empire d’Ethiopie et la Côte française des Somalis, afin que les travaux puissent être entrepris sur le terrain dès le retour de la bonne saison.

Il est entendu que le tracé de la frontière se trouve déjà déterminé d’un commun accord :

A) Par les recommandations de la commission franco-éthiopienne de délimitation des frontières, telles qu’elles figurent au procès-verbal de la 39^e réunion tenue le 4 novembre 1946 à Addis Abeba, sous réserve de la modification proposée, le 26 mai 1947, par le colonel Kifle Erguetou et M. Prétceille, agissant en qualité d’experts, et acceptés par les deux Gouvernements intéressés, en ce qui concerne la partie des confins situés entre Tour-Tour et Arala-Koma.

B) Par l’accord intervenu entre Sa Majesté impériale et moi-même, puis précisé le 31 décembre 1946 par M. Prétceille et le colonel Kifle Erguetou agissant en qualité d’experts, en ce qui concerne la partie de la frontière située entre Afafrou et le point fixé par l’intersection de l’oued Garaba avec le parallèle 11°30’.

En conséquence, le tracé que la commission mixte d’abornement aura pour tâche de reporter sur le terrain passera par les points suivants :

Djalelo, Rahlé, In Assamo, Kor-Aour (point A1), la ligne de crête du mont Dageweine jusqu’à la passe de Syara Warabeleh, le poste de Guelilé, la cote 1033, Kabaiti, Tour-Tour, sommet de la colline Labi-Yar, au nord de la plaine de Tarasdala, Manda, (le poste et les points d’eau de Sankal et d’Ali Soukita se trouvant inclus en territoire éthiopien), ligne de falaise nord des monts Ouaralé en direction d’Aralé-Koma, passe de Sida, cote 661, Aslé, Morahtou, ligne droite à travers le lac Abbé jusqu’à Alailou, Aba, Ogag, Logogola, intersection du parallèle 11°50’ avec l’oued Garaba, Daïmoli, ligne droite en direction d’Adgheno Marci, le point de trijonction entre l’Empire d’Ethiopie, la Côte française des Somalis et l’Erythrée devant être déterminé sur cette ligne (Daïmoli - Adgheno-Marci) à une distance de 60 kilomètres à partir de la côte de la mer Rouge, conformément à l’accord italo-éthiopien du 16 mai 1908 (voir carte jointe au procès-verbal de la 39^e réunion).

Il est convenu d’autre part, que la tâche, la procédure et le règlement de la commission franco-éthiopienne d’abornement seront établis sur la base du projet d’accord ci-joint.

Il est convenu enfin que les travaux de la commission franco-éthiopienne d’abornement devront commencer sur le terrain avant le 15 octobre 1947 et être entièrement achevés avant le 15 octobre 1948.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération,
de Blesson

Réponse éthiopienne

Ministry of Foreign Affairs - Addis Abeba, le 3 juin 1947

Monsieur le Ministre,

j'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date d'aujourd'hui et de confirmer par la présente l'accord suivant au sujet de la frontière entre l'Empire d'Ethiopie et la Côte française des Somalis :

[Reprend exactement le même texte].

16 janvier 1954 - Protocole de délimitation de la frontière entre la CFS et l'Ethiopie

ANOM 3C19

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement impérial d'Ethiopie désireux de resserrer les liens d'amitié existant entre la France et l'Ethiopie et de se mettre définitivement d'accord sur le tracé des frontières entre la Côte française des Somalis et l'Empire d'Ethiopie, qui a déjà fait l'objet :

- de la Convention pour les frontières du 20 mars 1897
- du Protocole franco-anglo-éthiopien du 18 avril 1934
- du Protocole franco-éthiopien du 5 septembre 1945
- des accords franco-éthiopiens du 3 juin 1947
- des accords franco-éthiopiens du 29 octobre 1949
- du procès-verbal du 6 mai 1953 de la 16^e réunion de la commission mixte d'abornement des frontières ont convenu :

1° - De considérer comme définitif le tracé de la frontière de Mahada Djallelo à Dirko-Koma déjà délimité et aborné, tel qu'il est décrit dans le procès-verbal de la 16^e réunion, tenue le 6 mai 1953, de la commission mixte franco-éthiopienne d'abornement de la frontière et dans ses annexes.

2° - De procéder, aussitôt après la signature du présent Protocole, à la restitution ou au transfert réciproque des territoires occupés par l'une ou l'autre des deux parties au-delà de la frontière déjà délimitée et abornée, l'opération devant commencer quinze jours après cette signature et devant être achevée au plus tard dans le délai d'un mois à partir du commencement de l'opération du transfert. Le point de départ pour l'opération sera Mahada-Djallelo.

3° - De faire procéder ensuite, dans le délai d'un mois après l'achèvement de l'opération de transfert, et suivant les principes adoptés dans le passé par la commission mixte, à la délimitation de la frontière de Dirko-Koma à Aduéno-Garci et de là jusqu'à Daddato, point d'aboutissement des travaux de délimitation de la frontière entre la Côte française des Somalis et l'Erythrée.

4° - De faire procéder, aussitôt après, à l'abornement de cette dernière portion de frontière de Dirko-Koma à Aduéno-Garci et de là jusqu'à Daddato.

En foi de quoi, le présent Protocole a été signé en double exemplaire.

Fait à Addis Abeba, le 16 janvier 1954.

Henri Roux, Ambassadeur de France - Aklilou Abte Wold, Ministre des Affaires étrangères d'Ethiopie

28 février 1954 - Procès-verbal de remise d'Afambo

ANOM Affaires politiques 3693.

En exécution du Protocole de délimitation de la Frontière entre la Côte française des Somalis et l'Ethiopie, signé à Addis Abeba le 16 janvier 1954 entre leurs Excellence l'Ambassadeur de France à Addis Abeba et le Ministre des Affaires étrangères d'Ethiopie, il a été procédé le 28 février 1954, entre Monsieur Robert Chamboredon, Secrétaire général de la Côte française des Somalis, représentant le Gouvernement français d'une part, et Ato Abebe Gabre Tadik, Commissaire du Gouvernement éthiopien et représentant de Sa Majesté l'Empereur d'Ethiopie d'autre part, à la remise du poste d'Afambo aux autorités éthiopiennes.

Le présent Procès-verbal vaut également reconnaissance de l'ensemble de la nouvelle frontière entre l'Empire d'Ethiopie, telle qu'elle a été reconnue contradictoirement de la borne n° 1 [à] la borne n° 39, par Ato Abebe Tadik, représentant le Gouvernement éthiopien d'une part, et Messieurs Salvadori, commandant le cercle d'Ali-Sabieh, Chaumeil, commandant le cercle de Dikhil, et Miaule, commandant

le cercle de Tadjoura, délégués du Gouvernement français d'autre part, dans leurs circonscriptions territoriales respectives.

Ato Abebe Gabre Tadiq et Monsieur Chamboredon déclarent, par le présent Procès-verbal, que toutes les opérations susvisées n'ont donné lieu à aucune contestation, et que la nouvelle frontière devient effective à compter de la signature du présent document qui a été établi en huit exemplaire, en langue française.

Fait à Afambo, le 28 février 1954, à 10 heures,

Ato Abebe Gabre Tadiq - Robert Chamboredon

Annotation manuscrite en marge de la copie faite le 26 mars 1954, à usage militaire
SHAT 14H15.

Nous avons honte pour EUX !

signé : illisible

2 novembre 1954 - Protocole additionnel au protocole du 16 janvier 1954

ANOM 3C19; Affaires politiques 3693.

I - a) Le Gouvernement impérial d'Ethiopie et le Gouvernement de la République française, désireux de faciliter la vie des populations frontalières de l'Ethiopie et de la Côte française des Somalis, conviennent de respecter, dans les zones traditionnelles les droits coutumiers de transhumance saisonnière pour l'utilisation des pâturages et points d'eau situés de part et d'autre de la frontière.

b) L'application de l'accord franco-éthiopien du 16 janvier 1954 ne doit en aucun cas contrarier les transhumances saisonnières des tribus nomades relevant de l'autorité des Hautes Parties Contractantes.

II - Les limites extrêmes des zones traditionnelles seront fixées d'un commun accord avant le 1^{er} janvier 1956.

Si cette délimitation n'est pas achevée à cette date, le présent Protocole sera prorogé du temps nécessaire à la bonne fin de ces travaux.

III - Les individus et les tribus se déplaçant dans les zones traditionnelles seront soumis, pendant les périodes de transhumance, à la juridiction des autorités du territoire dans lequel ils se trouvent, sans que cela puisse porter atteinte à leurs coutumes tribales.

En foi de quoi, le présent Protocole a été signé en double exemplaire.

Paris, le 2 novembre 1954

Pierre Mendes-France - Aklilou Wolde

3 février 1955 - Accord aérien entre la France et l'Ethiopie

SHAT 14H86-6.

Le gouvernement de la République Française et le Gouvernement de l'Empire d'Ethiopie et de la Fédération Erythréenne,

désireux d'affermir et de développer des relations d'amicale coopération et de s'assurer mutuellement sur une base de réciprocité des facilités pour leurs aéronefs militaires;

désireux en particulier de s'accorder mutuellement de telles facilités dans les territoires d'Afrique, conformément aux recommandations de la Conférence de Nairobi d'Août 1951, ont désigné comme leurs représentants à cet effet :

Son Excellence Monsieur Henri Roux, Ambassadeur de France

Son Excellence Ato Aklilou Hapte Wolde, Ministre Impérial des Affaires Etrangères,

lesquels dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

Art. 1 - Les avions militaires de la République Française bénéficieront de facilités suivantes :

a) droit de survol sans atterrissage sur l'ensemble des territoires sous la juridiction ou la souveraineté du Gouvernement éthiopien.

b) droit d'atterrissage à Addis-Abeba, Diré-Daoua, Asmara, Assab, Massaooua, et usage des facilités existantes sur ces aérodromes.

Un préavis de 24 heures devra être donné avant le survol ou l'atterrissage.

c) en cas de nécessité, droit d'atterrissage sur n'importe quel aérodrome civil ou militaire situé sur un territoire situé sous la juridiction du Gouvernement éthiopien.

Art. 2 - Les avions militaires éthiopiens bénéficieront des facilités suivantes :

a) droit de survol sans atterrissage sur l'ensemble des territoires africains et métropolitains sous la juridiction ou la souveraineté du Gouvernement français.

b) droits d'atterrissage à Djibouti, Paris Le Bourget ou Villacoublay), Nice, et usage des formalités existantes sur ces aérodromes.

Un préavis de 24 heures devra être donné avant le survol ou l'atterrissage.

c) en cas de nécessité, droit d'atterrissage sur n'importe quel aérodrome civil ou militaire situé dans les territoires mentionnés au paragraphe (a) ci-dessus.

Art. 3 - Si un aérodrome civil ou militaire cesse d'être utilisable par un avion militaire de l'autre pays, notification en sera faite, si possible 28 jours à l'avance.

Art. 4 - Les avions militaires de chacun des deux pays recevront sur les aérodromes de l'autre l'aide suivante, dans la mesure où celle-ci peut être fournie sur chacun de ces aérodromes :

a) approvisionnement et fournitures normales d'essence, d'huile et de lubrifiant pour avions, et la fourniture de pièces détachées et d'aide technique dans la mesure du possible.

b) logement et nourriture pour les équipages et les passagers officiels dans les mêmes conditions que celles prévues pour les équipages et les passagers d'un rang équivalent dans l'autre armée aérienne.

c) les services météorologiques et radio nécessaires pour une navigation normale et les communications d'un point à un autre.

Art. 5 - Les fournitures et les services fournis ainsi que toutes les taxes d'atterrissage et de garage dus par les avions militaires seront payés au taux normal par le Gouvernement du pays à qui appartient l'avion.

Art. 6 - En cas d'atterrissage forcé en campagne ou d'accident, les recherches et les secours seront assurés conformément aux arrangements internationaux en vigueur. Les premiers secours seront fournis dans la mesure du possible par les autorités de l'un des deux pays le mieux placé pour intervenir immédiatement.

Art. 7 - Les appareils visés au présent accord devront se conformer aux règles de contrôle de vol et de sécurité aérienne en vigueur dans les territoires de l'un des deux pays sur lequel ils se trouvent. Les équipages et passagers seront soumis aux règles de contrôle de police de douane et de santé. Les équipages se conformeront aux règles de préparation et aux instructions de vols qui leur seront communiqués.

Art. 8 - Le bénéfice de chacune ou l'ensemble des facilités et des privilèges octroyés par le présent accord peut être retiré par chacun des deux gouvernements après une dénonciation préalable adressée trois mois à l'avance à l'autre gouvernement.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en double exemplaire, à Addis Abeba, le 3 février 1955

12 novembre 1959 - Traité franco-éthiopien sur la Compagnie de chemin de fer

Legifrance - JO 15/5/1960, p. 4427.

<<http://www.doc.diplomatie.gouv.fr/BASIS/pacte/webext/bilat/SDF>>

<<http://www.doc.diplomatie.gouv.fr/BASIS/pacte/webext/bilat/DDD/19590118.pdf>>

Echange des ratifications le 14/4/1960.

Le Président de la République française, Président de la Communauté,

Et Sa Majesté Haïle Selassié 1er, empereur d'Ethiopie,

Désireux d'assurer sur la base de la parité et dans les meilleures conditions de rendement l'exploitation de la ligne de chemin de fer reliant Djibouti à Addis-Abéba concédée à la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abéba respectivement par l'Etat français aux termes de la convention du 8 mars 1909 approuvée par la loi du 3 avril 1909 et par Sa Majesté Ménélik II aux termes du contrat du 30 janvier 1908;

Considérant que ce chemin de fer constitue un service public commun, dont le bon fonctionnement doit assurer le développement économique de l'Ethiopie et de la Côte française des Somalis,

Ont décidé de conclure un traité fixant le nouveau régime de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abéba et ont désigné à cette fin pour plénipotentiaires :

Le Président de la République française, Président de la Communauté : M. Jean Sauvagnargues, ambassadeur de France en Ethiopie,

Sa Majesté Haïlé Sélassié 1^{er}, empereur d'Ethiopie : M. Yima Deressa, ministre des Affaires étrangères de l'empire d'Ethiopie,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1^{er} - La Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abéba (ci-après désignée comme «la Société») est régie par le présent traité et son annexe qui en fait partie intégrante. Ces textes fixent les statuts et les règles de fonctionnement de la Société qui ne peuvent être modifiés qu'avec l'accord des deux Gouvernements.

En cas de silence du traité ou des statuts, les dispositions du projet de code de commerce éthiopien sont applicables dans la mesure où elles sont pas en contradiction avec le traité et son annexe.

Art. 2 - La Société acquiert la nationalité éthiopienne et sera enregistrée en Ethiopie. Son siège social est fixé à Addis-Abéba.

Son capital est statutairement réparti à égalité entre les actionnaires français et les actionnaires éthiopiens.

Art. 3 - Le transfert en Ethiopie du siège social et le changement de nationalité de la Société ne seront pas considérés comme mettant fin à sa personnalité juridique. En conséquence ces deux opérations ne donneront lieu, de la part des administrations fiscales des Etats contractant ou des collectivités publiques en dépendant à la perception d'aucun impôt ou taxe quelconque.

Art. 4 - Les obligations antérieurement émises par la Société et bénéficiant d'une garantie de l'Etat français attachée au titre lui-même continueront à bénéficier de cette seule garantie.

Les obligations qui seront émises par la Société pourront jouir de la garantie jointe mais non solidaire des deux Gouvernements, chacun pour la moitié de service.

Art. 5 - Si le compte de gestion, défini à l'article 13 des statuts, fait apparaître un déficit, des avances d'une durée minimum de trois ans sont consenties à la Société conjointement mais non solidairement par les deux Gouvernements, dans les limites précisées au présent article et à l'article 6 ci-après.

Ces avances, réparties à part égale entre les deux Gouvernements, sont consenties automatiquement dans la proportion des trois quarts du déficit. Elles sont remboursées avec intérêt simple au taux de 3 p. 100.

Les bénéfices éventuels de la Société sont affectés par priorité au remboursement par ordre chronologique des avances, conjointes ou non, des deux Gouvernements, quel que soit le terme de ces dernières.

Art. 6 - Le montant des avances des deux Gouvernements ne pourra dépasser la contre-valeur en dollars éthiopiens de 600 000 dollars des Etats-Unis par exercice.

Si le montant total des avances non remboursées des deux Gouvernements atteint la contre-valeur en dollars éthiopiens de 1 600 000 dollars des Etats-Unis, les deux Gouvernements pourront prescrire conjointement pour telle durée qu'ils jugeront utile toute réorganisation de services, modifications de tarifs et en général toutes mesures propres à rétablir l'équilibre financier de la Société.

Si le montant total des avances non remboursées des deux Gouvernements atteint la contre-valeur en dollars éthiopiens de 2 400 000 dollars des Etats-Unis, les avances, par dérogation à l'article 5, seront réparties entre les deux Gouvernements à raison de un quart pour le Gouvernement éthiopien et de trois quarts pour le Gouvernement français. Toutefois, à l'expiration d'une période de quinze ans après l'entrée en vigueur du présent traité, les deux Gouvernements se consulteront en vue de déterminer les conditions financières d'application de l'article 5.

Art. 7 - Sauf accord des deux Gouvernements, la Société ne sera assujettie, sur chacun des deux territoires desservis par le chemin de fer, à aucun impôt ou taxe de quelque nature que ce soit, autres que ceux existant à la date d'entrée en vigueur du présent Traité, aux conditions d'assiette et de taux existant à la même date.

Le matériel, les combustibles et tout autres approvisionnements importés par Société, directement nécessaires et exclusivement destinés à son activité, seront exempts de droits de douane.

Art. 8 - Les revenus de toute nature (salaires, traitements et rémunérations analogues, pensions, redevances, dividendes et intérêts) payés ou distribués par la Société sont imposables en Ethiopie à l'exception de ceux bénéficiant à l'Etat français, des collectivités publiques françaises ou à des personnes

physiques ayant leur résidence habituelle ou leur siège dans les territoires de la République française ou d'Etats membres de la Communauté instituée par la Constitution du 4 octobre 1958.

Art. 9 - Le Gouvernement éthiopien s'engage, dans les conditions ci-après, à fournir à la Société, par l'entremise de la banque d'Etat d'Ethiopie, sur présentation au contrôle des changes des pièces justificatives et pour les montants y figurant, les devises des pays où la Société doit effectuer des dépenses - ou à défaut les devises permettant d'y faire face - pour la contrevaletur des versements effectués en dollars éthiopiens par la Société.

Ces devises seront accordées au taux fixé par la Banque d'Etat d'Ethiopie en conformité avec les règles du Fonds monétaire international et compte tenu de la commission d'usage pour les paiements suivants :

- a) Service financier (service de la dette, remboursement des avances, aggrios);
- b) Paiement de retraites, indemnités de licenciement;
- c) Délégations de soldes aux familles du personnel, transfert de bénéfices et distributions de toute nature aux actionnaires non résidents en Ethiopie, conformément à la réglementation en vigueur du contrôle des changes;
- d) Achat de matériel, de marchandises, de fournitures diverses et de combustibles nécessaires à l'exploitation normale de la Société, conformément à un plan de dépenses en devises soumis au préalable au contrôle des changes et sous réserve de la possibilité pour celui-ci de demander l'acquisition de ces biens en dollars éthiopiens.

Des devises étrangères pourront également être accordées pour les dépenses d'investissement de la Société décidées par le conseil d'administration.

Au cas où les réserves en devises de l'Ethiopie ne lui permettraient plus de faire face à l'ensemble de ses engagements en devises, notamment de ceux découlant du présent article, les Gouvernements se consulteront en vue de définir les conditions dans lesquelles devront être assurés les transferts indispensables à la vie de la Société.

Art. 10 - La Société utilisera par priorité ses recettes en francs de Djibouti pour le financement de ses dépenses de toute nature en cette monnaie.

En cas d'insuffisance de ses recettes en francs de Djibouti par rapport à ses dépenses en cette monnaie, la Société fera procéder à la conversion et au transfert de dollars éthiopiens en francs de Djibouti, conformément aux dispositions de l'article 9 ci-dessus.

En cas d'excédent à la fin d'un exercice de ses recettes en francs de Djibouti par rapport à ses dépenses en cette monnaie, la Société notifiera le solde constaté aux autorités éthiopiennes compétentes.

Sur simple demande des autorités éthiopiennes compétentes, la Société fera procéder, compte tenu des besoins de sa trésorerie, à la conversion et au transfert de ce solde en dollars éthiopiens. Le Gouvernement français s'engage à autoriser ces opérations.

Art. 11 - Le Gouvernement français garantit l'utilisation du port de Djibouti en temps de paix comme en temps de guerre.

Aucune mesure de restriction ne pourra être prise par le Gouvernement français ou les autorités de la Côte française des Somalis à l'égard des passagers et des marchandises transitant par la Côte française des Somalis à destination ou en provenance de l'Ethiopie.

Art. 12 - A l'exclusion de tous droits d'extraterritorialité, l'Ethiopie aura à Djibouti toutes les facilités normalement en usage dans un port franc, et notamment :

- a) Le traitement national sera garanti à l'Ethiopie en ce qui concerne les priorités et mesures de faveur pour l'usage des installations portuaires et des services intéressant toutes personnes et marchandises en provenance et à destination de l'Ethiopie, ainsi qu'en ce qui concerne la fourniture de toutes facilités, services et marchandises, y compris les combustibles, l'énergie, l'électricité et l'eau.
- b) Le droit de se servir du port pour l'importation et l'exportation de toutes marchandises sans que celles-ci soient soumises à aucun droit de douane, impôt, taxe (à l'exception des droits de port), à l'inspection portuaire ou douanière ou toute formalités, sauf celles permettant le décompte des droits de port sur les marchandises. A cet égard, les marchandises à destination ou en provenance d'Ethiopie bénéficieront d'un traitement au moins aussi favorable que celui accordé aux marchandises destinées à la Côte française des

Somalis ou en provenance de ce territoire. Les envois destinés au Gouvernement éthiopien ou expédiés par lui seront soustraits à toute espèce d'inspection ou de contrôle.

c) Le droit d'installer des entreprises de conditionnement et des usines de transformation dans l'enceinte du port franc. Les usines et entreprises ainsi créées pourront importer leurs matières premières librement et sans autre contrôle et perception que ceux prévus ci-dessus et exporter dans les mêmes conditions soit à l'étranger, soit en Ethiopie, leurs produits manufacturés sans aucune taxe ou impôt au profit du territoire autre que la patente et l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux au cas où il viendrait à être institué.

d) Le droit de faire pénétrer dans l'enceinte du port franc pour l'accomplissement de leurs tâches les employés et fonctionnaires, y compris les agents des douanes, nécessaires à l'usage des facilités ci-dessus décrites.

e) Le droit de disposer dans l'enceinte du port francs du matériel et de l'équipement nécessaire à l'usage des facilités ci-dessus décrites.

f) Les garanties énumérées aux alinéas a et b du présent article s'appliqueront également au transport des passagers et des marchandises par le chemin de fer sur le territoire de la Côte française des Somalis.

Art. 13 - Les agents éthiopiens des douanes, qui seront dotés d'insignes distinctifs, plomberont les wagons et, s'ils le désirent, les colis dans l'enceinte du port. Après un deuxième plombage des wagons effectués par les soins des agents de la Côte française des Somalis habilités à y procéder, les wagons sont envoyés directement en Ethiopie sans autre contrôle. Le même privilège est accordé à l'exportation.

Art. 14 - Les droits de douanes éthiopiens sur les marchandises importées en Ethiopie sont décomptés sur la valeur des marchandises à quai à Djibouti.

Art. 15 - La Société est représentée au Conseil du port. La moitié de ses représentants sera de nationalité éthiopienne.

Art. 16 - Dans la région du chemin de fer, entre Djibouti et Addis-Abéba, les deux Gouvernements n'autoriseront la construction d'aucune ligne concurrente.

Art. 17 - A l'expiration des concessions, si celles-ci ne sont pas prorogées, la voie et ses dépendances, ainsi que le matériel fixe, se trouvant sur chacun des deux territoires deviendront, sans indemnité, propriété respective de chacun des deux Gouvernements.

Le matériel roulant, les éléments mobiliers et les approvisionnements resteront la propriété de la Société mais chacun des deux Gouvernements pourra les acquérir en tout ou en partie moyennant paiement de leur valeur à dire d'experts.

Art. 18 - Dans le cas où la Société n'aurait pas remboursé aux deux Gouvernements les avances reçues, et où le privilège institué à l'article 12 des statuts de la Société ne suffirait pas à en assurer le remboursement, le surplus serait compensé jusqu'à due concurrence avec les sommes à payer par les deux Etats à la Société, en vertu du précédent article, pour le matériel roulant, les éléments mobiliers et les approvisionnements. Le recouvrement du solde pourra être poursuivi sur tout l'actif de la Société.

Dans le cas où les deux Gouvernements ne pourraient ainsi recouvrer le montant intégral de leur créance, ils se concerteraient afin de prendre des mesures utiles à cette fin.

Art. 19 - Tout différend qui pourrait naître entre les deux Gouvernements ou entre la Société et les actionnaires à l'occasion de l'interprétation ou de l'application du présent traité ou de son annexe, qui n'aurait pu être réglé à l'amiable, sera obligatoirement soumis à une commission paritaire de conciliation composée de deux membres, l'un de nationalité française nommé par le Gouvernement français et l'autre de nationalité éthiopienne nommé par le Gouvernement éthiopien. Ces désignations devront intervenir dans les deux mois qui suivront l'entrée en vigueur du présent traité. Cette commission fixe ses règles de procédure.

Si la commission paritaire de conciliation ne peut se réunir ou si elle ne parvient pas à concilier les parties dans un délai de deux mois à partir de la date à laquelle elle aura été saisie, chaque partie pourra notifier à l'autre partie son intention de porter le différend devant une commission d'arbitrage composée d'un ressortissant français français nommé par le Gouvernement français et d'un ressortissant éthiopien nommé par le Gouvernement éthiopien. La même notification sera adressée à chacun des deux

Gouvernements dans le cas où il ne serait pas partie au différend. Chacun des deux Gouvernements devra désigner son arbitre dans les quinze jours de la notification visés ci-dessus.

Au cas où les deux arbitres ne parviendraient pas, dans un délai de deux mois après leurs désignation, à régler le différend, il feront appel à un tiers arbitre, désigné par eux, qui ne sera ni de nationalité française ni de nationalité éthiopienne.

En cas de non-désignation de l'arbitre par une des parties ou d'impossibilité de désigner un tiers-arbitre, il sera demandé par la partie la plus diligente au président de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement de procéder à la désignation.

Les décisions de la commission d'arbitrage sont sans recours et immédiatement exécutoires.

Art. 20 - L'entrée en vigueur du présent traité met fin à toutes contestations, tous différends ou tous litiges de nature financière ou autre entre l'un ou l'autre des deux Gouvernements et la Société.

Art. 21 - Le présent traité est conclu pour une période expirant le 31 décembre 2016. Il pourra être prorogé.

Chacun des deux Gouvernements garantit à l'autre pendant ladite période la pleine jouissance des droits que lui accordent les dispositions du présent traité.

Art. 22 - Le présent traité sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à Addis-Abéba.

Il entrera en vigueur deux mois après la date de l'échange des instruments de ratifications.

Toutefois, en ce qui concerne les comptes de la Société, le nouvel exercice commencera au début de l'année fiscale éthiopienne suivant la date de l'échange des instruments de ratification.

Art. 23 - Le présent traité est rédigé en langue française et en langue amharique, les deux textes faisant foi.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-dessus désignés ont signé le présent traité et y ont apposé leur sceau.

Fait à Addis-Abéba, en double exemplaire, le 12 novembre 1959.

28 juin 1974 - Accord concernant la réalisation en Ethiopie de la liaison routière Galafi-route d'Assab

Légifrance - RGTF, 2^e série, vol. 4, n° 454.

<<http://www.doc.diplomatie.gouv.fr/BASIS/pacte/webext/bilat/DDD/19740139.pdf>>.

Le Gouvernement de la République française et

Le Gouvernement de l'Empire d'Ethiopie

- Désireux de consolider l'amitié traditionnelle entre la République française et l'Empire d'Ethiopie
- Conformément à la volonté exprimée en 1973 par Son Excellence Georges Pompidou, Président de la République française et par Sa Majesté Haile Sélassié I^{er}, Empereur d'Ethiopie, de relier le Territoire Français des Afars et des Issas et l'Ethiopie par une route aux caractéristiques modernes.
- Soucieux de favoriser la bonne réalisation de cette route.
- Sont convenus des dispositions suivantes ;

Art. 1^{er} - Le présent Accord a pour objet de fixer les conditions de réalisation, par le Gouvernement français, d'une route en territoire éthiopien.

Art. 2 - Le Gouvernement éthiopien accepte le tracé proposé dans l'étude réalisée par le service des Travaux publics du Territoire Français des Afars et des Issas. Ce tracé, qui prolonge sur une longueur d'environ 28 kilomètres la route française Djibouti - Dikhil - Yoboki - Galafi, rejoint la route éthiopienne Addis-Abéba - Assab à l'entrée de cette route dans la dépression du lac d'Ally, vers le point kilométrique 660.

Les caractéristiques de la route doivent pour le moins répondre à celles figurant dans le document ci-annexé et qui fait partie intégrante du présent Accord.

Art. 3 - Le Gouvernement français assure le financement intégral des études et des travaux de construction de la route.

Le Gouvernement éthiopien, qui donne son agrément à la réalisation de la route sur son territoire, s'engage pour sa part :

- à fournir gratuitement les terrains nécessaires à l'implantation et à la construction de la route.

- à prendre à sa charge l'entretien de la route à compter de sa réception définitive.

Art. 4 - Le Gouvernement français représenté par le Haut-Commissaire de la République dans le Territoire Français des Afars et des Issas, assure la bonne exécution de l'opération. A cet effet il conclut les marchés nécessaires pour les études et les travaux. Il confie au Service des Travaux publics du Territoire Français des Afars et des Issas le soin de lancer, diriger et contrôler, en son nom, l'exécution des travaux.

Art. 5 - Le Gouvernement français procède à un appel d'offres en vue de la réalisation de la route.

Le dossier d'appel d'offres est communiqué au Gouvernement éthiopien.

Art. 6 - Le Gouvernement français passe un marché avec l'entrepreneur retenu pour l'exécution des travaux.

Ce marché est communiqué au Gouvernement éthiopien et signé par le Haut-Commissaire de la République dans le Territoire Français des Afars et des Issas.

Art. 7 - Le Gouvernement éthiopien désigne un ingénieur chargé de suivre, en son nom, la bonne exécution des travaux, en liaison avec le Service des Travaux publics du Territoire Français des Afars et des Issas.

Cet ingénieur est notamment consulté préalablement à toute éventuelle modification d'ordre technique dans les dispositions du marché.

Art. 8 - Le Gouvernement éthiopien s'engage à assurer la sécurité des biens et des personnels d'exécution et de contrôle pendant toute la durée d'exécution du marché.

Art. 9 - Les litiges relatifs à l'exécution du marché, susceptibles de s'élever entre le Gouvernement français et l'entreprise, sont soumis aux juridictions compétentes du Territoire Français des Afars et des Issas lorsqu'ils sont d'ordre technique ou financier.

Les conflits du travail susceptibles de se produire entre l'entreprise et le personnel recruté en Ethiopie dans le cadre de l'exécution du marché sont soumis aux juridictions éthiopiennes compétentes.

Les autres difficultés relatives à l'application et à l'interprétation du présent accord sont examinées au sein d'une commission de conciliation composée comme suit :

Pour le Gouvernement français :

- le Haut-Commissaire adjoint de la République française dans le Territoire Français des Afars et des Issas, ou son représentant,
- le ministre des Travaux publics du Territoire Français des Afars et des Issas, ou son représentant,
- le ministre de l'Intérieur du Territoire Français des Afars et des Issas, ou son représentant,
- le trésorier-payeur général du Territoire Français des Afars et des Issas, ou son représentant,
- le directeur des Travaux publics du Territoire Français des Afars et des Issas, ou son représentant.

Pour le Gouvernement éthiopien :

- Son Excellence le gouverneur de la province de Wollo, ou son représentant,
- le directeur général du Service des routes de l'Empire d'Ethiopie (Imperial Highway Authority), ou son représentant,
- un représentant de Monsieur le ministre des Affaires étrangères,
- le consul général d'Ethiopie à Djibouti, ou son représentant.

Cette commission, qui prend ses décisions à la majorité simple, est présidée par Son Excellence le gouverneur du Wollo ou par son représentant.

Art. 10 - Le Gouvernement éthiopien accepte d'examiner avec faveur toute demande d'exonération totale ou partielle des taxes applicables, le cas échéant, aux matériaux, matériels, liants hydrocarbonés, carburants et lubrifiants, susceptibles d'être utilisés pour la construction de l'ensemble de la route entre Dikhil et sa jonction avec la route d'Assab. Cette exonération éventuelle pourra s'appliquer aux taxes à l'importation dans le territoire éthiopien, aussi bien qu'aux taxes à l'exportation hors du territoire éthiopien. A cet effet, l'entreprise adjudicataire fournira au préalable aux autorités françaises pour soumission aux autorités éthiopiennes compétentes, sous couverts du Service des routes de l'Empire d'Ethiopie (Imperial Highway Authority), la liste qualitative et quantitative des matériaux et matériels à exonérer, afférentes à chacun des tronçons d'utilisation : Dikhil-frontière - frontière-route d'Assab.

Art. 11 - Le montant du marché est exprimé en francs Djibouti et tous les paiements effectués au titre du marché sont domiciliés sur une banque de Djibouti.

Pour ses dépenses à effectuer en territoire éthiopien (main d'œuvre, matériaux, produits divers, etc.), l'entrepreneur fait son affaire de la conversion des francs Djibouti en dollars éthiopiens et du transfert des fonds sur une banque d'Ethiopie.

Art. 12 - Les réceptions provisoires et définitives des travaux sont effectuées en présence et avec l'accord de l'ingénieur représentant le Gouvernement éthiopien. Le délai de garantie est fixé à un an à compter de la réception provisoire.

Art. 13 - Aussitôt après la réception définitive des travaux la remise de la route fait l'objet d'un procès-verbal de prise en charge par le Gouvernement éthiopien.

Art. 14 - Les différends qui n'auraient pas été réglés dans les trois mois après leur constatation au sein de la commission de conciliation prévue à l'article 9, sont soumis à un tribunal arbitral à la requête de l'un des deux Gouvernements.

Le tribunal arbitral sera composé dans chaque cas de la façon suivante : chacune des parties au différend nommera un arbitre et les deux arbitres désigneront d'un commun accord un troisième arbitre appartenant à un Etat tiers; ce troisième arbitre présidera le tribunal arbitral. Si les arbitres n'ont pas été désignés dans un délai de trois mois après que l'un des Etats contractants aura fait connaître son intention de saisir le tribunal arbitral, chaque partie pourra, en l'absence de tout autre accord, demander au secrétaire général des Nations-Unies de procéder aux nominations nécessaires.

Le tribunal arbitral décidera à la majorité des voix. Les décisions du tribunal lieront les parties. Celles-ci supporteront les frais de l'arbitre qu'elles auront désigné et se partageront à parts égales les autres frais. Sur les autres points le tribunal arbitral réglera lui-même sa procédure.

Art. 15 - Le présent accord entrera en vigueur à la date de sa signature par les Parties contractantes. Il prendra fin à la date de signature du procès-verbal de prise en charge prévu à l'article 13.

Fait en double exemplaire, en langue française.

Pour le Gouvernement français, Albert Treca, ambassadeur de France en Ethiopie

Pour le Gouvernement éthiopien, Dejazmatch Zewde Gebre Sélassié, ministre des Affaires étrangères.

Annexe

1. Bases de calcul

L'épaisseur des chaussées est calculée pour supporter des charges de 13 tonnes métriques par essieu et en tenant compte d'un trafic initial de 60 000 tonnes par an s'accroissant de 10% par an dans l'avenir.

La vitesse de base est fixée à 60 kilomètres par heure.

2. Caractéristiques géométriques

Les caractéristiques géométriques minimales de la route à construire sont celles en vigueur en 1973 pour les «Feeder Roads» éthiopiennes.

Ces caractéristiques sont les suivantes :

- largeur de la plate-forme : 8m
- largeur de la chaussée bitumée : 5 m
- largeur de chacun des deux accotements : 1,50 m
- pentes du profil en toit de la chaussée : 3%
- pente des accotements : 4%

Annexe I-2 - Textes internes

Nous présentons ici des textes qui définissent des limites, sans être des engagements ou accords internationaux. La plupart définissent des limites internes à Djibouti, mais certains ont des conséquences internationales, comme les textes sur la nationalité ou les points d'accès au territoire. Sauf l'accord de 1938 entre Issas et Afars, tous ces textes sont produits par l'administration, locale ou nationale.

Les toponymes utilisés dans ces textes sont répertoriés dans l'index 2-2.

1^{er} novembre 1884 – Arrêté déterminant les concessions de terrains à Obock

1^{er} janvier 1892 – Arrêté déterminant les règles et conditions relatives aux concessions de terrains dans le Protectorat de la Côte des Somalis

20 mai 1896 – Décret portant organisation de la Côte française des Somalis et dépendances

13 novembre 1899 – Arrêté sur les concession à Djibouti

14 novembre 1899 – Arrêté fixant les limites du port de Djibouti

29 décembre 1899 – Arrêté n° 193, fixant les zones urbaine, suburbaines et rurales

12 février 1914 – Arrêté n° 54 portant organisation du service des Affaires politiques et indigènes et création des districts Issa et Dankali

10 mars 1914 – Décision n° 100 créant le poste administratif de la Houada

28 décembre 1914 – Arrêté n° 475 portant création d'un poste administratif aux îles Moucha

7 mai 1915 – Décision n° 140 supprimant le poste administratif de surveillance précédemment institué à l'île Mascali

31 janvier 1916 – Décision n° 39 : création d'un poste militaire à Obock

7 novembre 1916 – Arrêté n° 294 modifiant la délimitation du district Dankali

19 janvier 1923 – Arrêté n° 38 : Police de la navigation dans les eaux territoriales en vue de la répression de la contrebande

3 août 1923 – Création des quartiers de Djibouti

1^{er} février 1926 – Décision portant création d'un poste de garde à Moulhélé

25 mars 1927 – Arrêté créant des postes administratifs à Obock, Tadjoura, et Gobad-Dikhil

6 novembre 1928 – Arrêté supprimant les districts Issa et Dankali et portant création d'un cercle de Djibouti

6 novembre 1928 – Arrêté portant création et organisation d'un peloton méhariste pour les besoins du service local

4 septembre 1929 – Arrêté modifiant et complétant celui du 6 novembre 1928 portant création du peloton méhariste

3 juin 1930 – décision plaçant la portion centrale de la garde indigène et le détachement de gardes du poste d'Obock sous le commandement du commandant du cercle de Djibouti

11 décembre 1930 – décision plaçant la portion centrale de la garde indigène et les détachements de Tadjourah, d'Obock et de Dikkil sous le commandement du commandant des territoires des postes de Tadjourah, d'Obock et de Dikkil

24 décembre 1930 – Arrêté n° 776 portant création d'une circonscription administrative des territoires extérieurs

28 janvier 1931 – Décision organisant le commandement de la garde indigène

9 avril 1931 – Arrêté portant réorganisation territoriale de la Côte française des Somalis

18 février 1932 – Arrêté modifiant l'article 2 de l'arrêté du 9 avril 1931 portant réorganisation territoriale de la colonie

27 décembre 1934 – Arrêté fixant les nouvelles zones urbaine et rurales

2 février 1935 – Décret réglementant les conditions d'admission et de séjour des Français et des étrangers à la CFS

1^{er} avril 1935 – Arrêté modifiant l'arrêté du 27 décembre 1934 fixant les nouvelles zones urbaines et rurales

18 mai 1935 – Arrêté portant création du cercle militaire de Dikkil-Gobad

28 juillet 1935 – Arrêté concernant le survol du territoire de la CFS

18 novembre 1935 – Arrêté n° 830 réorganisant les quartiers dans la ville indigène

8 août 1937 – Arrêté modifiant les quartiers de Djibouti

16 mai 1938 – Arrêté n° 498 portant création de la commune mixte de Djibouti

9 août 1938 – Accord entre Okals Issa et Debenah au sujet des terrains de pâturage, sous la présidence du commandant de cercle

6 janvier 1939 – Arrêté n° 17 portant constitution de parcs nationaux

19 janvier 1939 – Arrêté n° 57, réorganisant les circonscriptions administratives

3 octobre 1939 – Arrêté n° 1004 réorganisant les quartiers de la ville indigène

31 décembre 1939 – Arrêté n° 1352 sur les cercles d'Ali Sabieh et de Djibouti

15 mars 1940 – Arrêté n° 240 créant un PA à As-Ela

21 août 1940 – Arrêté n° 746 sur la limite entre les cercles de Djibouti et d'Ali-Sabieh

7 juin 1941 – Arrêté n° 391 créant un PA à Holl-Holl

19 juillet 1941 – Arrêté n° 488 créant provisoirement un Cercle d'Obock

9 octobre 1941 – Arrêté n° 699, abrogation de l'arrêté du 21 août 1940 et délimitation de Holl Holl

17 novembre 1942 – Arrêté n° 565 sur les limites du cercle de Djibouti

5 janvier 1943 – Arrêté n° 10, réorganisant les circonscriptions

18 septembre 1943 – Arrêté n° 753 modifiant l'organisation territoriale du cercle de Dikhil. Création du PA de Teoao

9 janvier 1945 – Arrêté n° 21, délimitant les circonscriptions, valable au 1/1/1945

14 septembre 1945 – Arrêté n° 1078 portant institution en CFS d'un Corps de notables évolués

31 août 1946 – Arrêté n° 1060, portant réorganisation des circonscriptions administratives

15 novembre 1946 – Arrêté n° 1338 modifiant la limite entre les cercles de Dikkil et Tadjoura

26 février 1947 – Arrêté n° 207 modifiant les quartiers de Djibouti

29 octobre 1947 – Arrêté n° 2008 modifiant l'arrêté 1060 du 31 août 1946

31 mars 1949 – Arrêté n° 351 modifiant l'arrêté 1060 du 31 août 1946 et créant 4 cercles

25 février 1950 – Décision n° 250 sur le poste d'Oueah

5 septembre 1950 – Arrêté n° 881 créant deux circonscriptions électorales dans le cercle de Dikhil

23 décembre 1952 – Arrêté n° 1284 sur le contrôle des véhicules et marchandises par le chef de poste de Loyada

28 septembre 1955 – Arrêté n° 1269 fixant les limites des circonscriptions électorales

28 septembre 1955 – Arrêté n° 1270 modifiant les circonscriptions électorales de Dikhil

3 février 1956 – Arrêté n° 208 concernant l'organisation de la commune de Djibouti

22 mars 1956 – Arrêté n° 453 sur l'organisation administrative du territoire

15 mai 1957 – Arrêté n° 657 délimitant les circonscriptions électorales

30 mai 1958 – Arrêté n° 64/SPCG portant réorganisation des quartiers de Djibouti

31 mai 1958 – Arrêté n° 68/SPCG fixant le statut des Okals

14 mars 1961 – Arrêté n° 306 relatif à la circulation sur les pistes d'intérêt militaire

8 juin 1963 – Loi 63-644 supprimant le double droit du sol en CFS

6 septembre 1963 – Arrêté n° 63/105/SPCG modifiant l'organisation administrative du Territoire (création du Cercle d'Obock)

25 janvier 1965 – Arrêté n° 65/6/SPCG créant un PA à Holl-Holl

3 février 1966 – Arrêté n° 66/14/SPCG portant création du poste administratif de Randa

14 septembre 1966 – Arrêté n° 1478 interdisant les rassemblements de plus de cinq personnes et instaurant un couvre feu

30 décembre 1967 – Arrêté n° 118/SPCG portant création du district de Djibouti

21 février 1968 – Arrêté n° 254/SG/CG portant délimitation des arrondissements du district de Djibouti

22 juillet 1970 – Arrêté n° 630 SGZD relatif au franchissement des frontières terrestres, maritimes et aériennes

7 août 1974 – Arrêté n° 74-1353/SG/CG portant réorganisation des arrondissements de Djibouti

14 août 1974 – Arrêté n° 74-1380/SG/CG portant réorganisation des quartiers de Djibouti

24 février 1976 – Arrêté n° 76-345/SG/CG portant création et fixant les limites du poste administratif de Malaho

19 juillet 1976 – Loi n° 76-662 relative à la nationalité française dans le Territoire français des Afars et des Issas

20 juin 1977 – Loi n°77-625 relative à l'indépendance du Territoire français des Afars et des Issas

1^{er} novembre 1884 – Arrêté déterminant les concessions de terrains à Obock

ANOM Affaires économiques 22.

Nous commandant d'Obock

Vu la Dépêche Ministérielle en date du 25 septembre 1884

Avons arrêté et arrêtons ce qui suit.

Art. 1^{er} - Nul ne pourra s'établir dans la Colonie d'Obock et les territoires y annexés sans l'autorisation du Commandant et sans avoir soldé ou s'être engagé à solder le prix des concessions qui est et demeure fixé ainsi pour une période de 30 ans renouvelable :

1° - 300 francs l'hectare dans la vallée de la rivière d'Obock

2° - 200 francs l'hectare sur le double plateau qui s'étend de Ras-Bir jusqu'au delà du cap Obock près de Latelah.

3° - 30 francs l'hectare dans le reste de la Colonie.

Art. 2 - Un impôt foncier de 12 francs par hectare pour les terrains de la 1^{re} catégorie, de 8 francs pour ceux de la deuxième et de 1 franc pour ceux de la troisième sera perçu annuellement.

Art. 3 - A l'effet d'encourager les établissements de nature à être utiles à la Colonie certaines parties de terrains pourront être concédés gratuitement mais d'une manière révocable.

Fait à Obock le 1^{er} novembre 1884

1^{er} janvier 1892 – Arrêté déterminant les règles et conditions relatives aux concessions de terrains dans le Protectorat de la Côte des Somalis

ANOM Affaires économiques 22; Somalis 6.

Le gouverneur, chef du protectorat, arrête

Art. 1^{er} - Des concessions de terrains peuvent être accordée soit trente années à titre renouvelable, soit exceptionnellement à titre définitif aux personnes qui ont l'intention de s'établir dans le Protectorat.

Art. 2 - Les demandes de concessions de terrains seront établies sur papier réglementaire et adressées au Gouverneur Chef du Protectorat ou à son Délégué. Elles seront enregistrées au Cabinet.

Art. 3 - Un plan régulier du terrain demandé, en double expédition et sur une échelle de 2 millimètres par mètre, devra être annexé à la demande.

Art. 4 - Vu l'exiguïté des terrains dont dispose le Protectorat, les concessions devront suivre le plan cadastral établi, dont communication pourra être prise au Cabinet du Gouverneur.

Art. 5 - Les concessions accordées dans les circonstances spécifiées à l'article 1^{er} seront délivrées à titre provisoire. Elles ne deviendront définitives que lorsque les bâtiments et constructions des exploitations, établissements ou industriels auront été édifiés.

Art. 6 - Les concessionnaires seront tenus de mettre leur terrain en œuvre dans le délai de six mois et dans les conditions indiquées dans la lettre de demande. Une prolongation de délai pourra exceptionnellement et sur la demande dûment justifiée du concessionnaire, lui être accordée par le Gouverneur, Chef du Protectorat ou son délégué, mais à la conditions qu'un autre pétitionnaire ne sera pas sur les rangs pour mettre en œuvre immédiatement le terrain réservé primitivement.

Si à l'expiration du délai fixé, les conditions prescrites ont été remplies, le titre provisoire sera remplacé par un titre définitif donnant droit à la jouissance du terrain pendant une période de trente années, à compter du jour où la concession a été accordée ou à titre définitif s'il y a lieu; dans le cas contraire la concession sera caduque de plein droit et le terrain retournera au Protectorat.

Art. 7 - Les concessions ne pourront être cédées ni vendues ni engagées si ce n'est avec l'autorisation ou tout au moins le visa préalable du Chef du Protectorat ou de son délégué, sous peine d'être révoquées et les cessions, rentes ou engagements, non enregistrés seront nuls de plein droit.

Fait le 1^{er} janvier 1892

20 mai 1896 – Décret portant organisation de la Côte française des Somalis et dépendances

Nous n'avons pas trouvé d'exemplaire de ce texte.

13 novembre 1899 – Arrêté sur les concessions à Djibouti

ANOM Affaires économiques 21 et 22.

Approuvé par la dépêche ministérielle n° 2 du 10 janvier 1900, timbrée «1^{re} Direction-1^{er} Bureau».

Le gouverneur du Protectorat de la Côte française des Somalis et Dépendances;

Vu l'arrêté du 1^{er} janvier 1892 accordant à Djibouti des concessions trentenaires à titre définitif;

Vu le développement pris par la ville;

Vu le grand nombre de demandes de concessions;

Vu les routes créées et à créer et la nécessité de pourvoir à leur réfection ou à leur entretien;

Vu la délibération du Conseil d'Administration en date du 12 novembre 1899;

Arrête

Art. 1^{er} - Les lots de terrains non concédés des Plateaux de Djibouti, du Serpent et du Marabout, cesseront à partir de ce jour de faire l'objet de concessions gratuites et seront mises en vente aux enchères publiques au fur et à mesure des besoins et après évaluation approuvée par le Conseil d'Administration.

Art. 2 - Exceptionnellement, la Colonie pourra continuer à accorder des concessions, moyennant un échange de travaux effectués après évaluation approuvée par le Conseil d'Administration.

Art. 3 - Il sera établi dans le délai maximum d'un mois un cadastre nouveau, pour les lots qui seront mis en vente sans préjudice des modifications à apporter au cadastre, conformément aux lois et règlements qui régissent en France la voirie et les constructions.

Art. 4 - La Colonie aura la faculté de se réserver les terrains qu'elle jugera provisoirement nécessaire de conserver.

Art. 5 - Le produit des ventes de terrains créera une recette extraordinaire qui sera exclusivement et entièrement affectée à l'amélioration du port et de la ville.

Art. 6 - Les terrains de la banlieue d'Ambouli et du reste de la Colonie seront l'objet d'un arrêté ultérieur.

Art. 7 - Le présent arrêté est provisoirement exécutoire sauf ratification par M. le Ministre des Colonies.

14 novembre 1899 – Arrêté fixant les limites du port de Djibouti

ANOM, A2.

Considérant qu'il importe de fixer les limites du port de Djibouti. (...)

Art. 1 - Les débarquements et embarquements ne pourront s'effectuer à Djibouti à moins d'autorisations spéciales que sur le quai établi à proximité de l'ancienne jetée et sur une longueur de plage de 60 mètres au nord et de 30 mètres au sud du dit quai.

Tout chargement ou déchargement accompli en dehors de ces limites sera considéré comme irrégulier et frauduleux et réprimé comme tel.

Art. 2 - Le Secrétaire général est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré et publié partout où besoin sera.

29 décembre 1899 – Arrêté n° 193, fixant les zones urbaine, suburbaines et rurales

JO CFS. Approuvé par la dépêche ministérielle du 24 février 1900 - n° 13.

Le Gouverneur du Protectorat de la Côte française des Somalis et dépendances;

Vu l'arrêté du 1^{er} janvier 1892 accordant à Djibouti des concessions trentenaires ou à titre définitif;

Vu le développement pris par la Colonie;

Vu l'arrêté du 13 novembre 1899;

Vu les délibérations du Conseil d'Administration, en date des 13 novembre et 29 décembre 1899;

Arrête

Art. 1^{er} - Les terrains de la Colonie se divisent en trois catégories : terrains urbains, suburbains et ruraux.

Les terrains urbains comprennent les plateaux de Djibouti, du Serpent, du Marabout et du Héron.

Les terrains suburbains forment un pentagone irrégulier, qui s'étend entre les limites mêmes de Djibouti, la ligne du chemin de fer jusqu'au km 7, une ligne allant du km 7 au phare d'Hayabilé, une autre ligne allant du phare d'Hayabilé à l'embouchure d'Ambouli, enfin la mer.

Le village de Boulaos qui est en dehors de la ligne du chemin de fer, est classé dans les terrains suburbains.

Les terrains ruraux comprennent le reste de la Colonie.

Terrains Urbains

Art. 2 - Les terrains urbains sont soumis au régime établi par l'arrêté du 13 novembre 1899, c'est-à-dire sont cédés à titre onéreux.

Terrains Suburbains

Art. 3 - Les terrains suburbains se divisent à leur tour en trois catégories : terrains pour constructions, terrains pour cultures, terrains pour industries.

Art. 4 - Les terrains pour constructions sont concédés gratuitement à toute personne qui en fera la demande, pour une période de cinq, dix ou trente ans, suivant que les constructions seront : 1° des paillotes, 2° des maisons en bois ou en terre sèche ou enfin 3° des maisons en pierres hourdées à la chaux, offrant le caractère d'une durée de vingt ans au moins.

Ces constructions feront retour à la Colonie au bout de cinq, dix ou trente ans selon leurs catégories respectives.

Les délais de cinq, dix ou trente ans commenceront à courir seulement à partir du 1^{er} janvier 1900 pour toutes les constructions déjà édifiées. Une commission administrative appréciera, au bout de cinq et dix ans dans quelle catégorie devront rentrer les terrains concédés.

Art. 5 - Comme le pentagone suburbain ne comprend guère que six kilomètres de diamètre dans tous les sens, nulle concession pour culture ne pourra excéder un hectare.

Ces concessions sont également gratuites et valables pour trente ans.

Toute concession qui restera deux ans sans être travaillée fera retour à la Colonie.

Art. 6 - Les terrains pour industries sont également concédés à titre gratuit et pour une période de trente ans.

Dans le cas où l'industrie resterait cinq ans sans être exploitée, les terrains et constructions retourneront à la Colonie.

Terrains ruraux

Art. 7 - Les terrains ruraux sont accordés gratuitement pour une période de cinquante ans, jusqu'à concurrence de 1000 hectares. Toutefois l'occupation ne pourra se faire que par parcelle de 250 hectares, lorsque ces 250 hectares auront été mis en valeur, une nouvelle parcelle de 250 hectares pourra être accordée et ainsi de suite jusqu'à la mise en valeur des 1000 hectares.

Au bout de cinquante ans, les terrains et constructions appartiendront à la Colonie.

Toute parcelle qui restera cinq ans sans avoir été mise en valeur fera retour à la Colonie.

Dispositions générales

Art. 8 - Les concessions feront l'objet de demandes qui indiqueront les noms et prénoms des pétitionnaires, lesquels devront en même temps faire connaître la situation, la contenance approximative et la limite générale de la concession.

En cas de plusieurs demandes ayant pour objet le même terrain, les nationaux sujets français jouiront d'un droit de préemption.

Art. 9 - Les concessions ne comprennent que la surface du sol. Les mines et carrières autres que les matières de construction et généralement les produits du sous-sol sont réservés. Les carrières de matériel de concession [matériaux de constructions] et les sites d'alluvions sont compris dans les concessions.

Art. 10 - Tout acte de concession sera inscrit sur un registre ad-hoc tenu au Secrétariat général.

Art. 11 - Les transferts ou ventes qui pourraient avoir lieu pendant la jouissance de la concession, ne sauraient prévaloir contre les droits de la Colonie à rentrer en possession des terrains concédés au bout des périodes respectives de dix, vingt, trente ou cinquante ans.

Art. 12 - Les terrains concédés pour ces différentes périodes ne pourront plus faire l'objet d'une concession nouvelle. Les propriétaires primitifs auront toutefois un droit de préemption; dans ce cas il leur sera tenu compte seulement de la valeur du sol d'après le prix courant.

Art. 13 - L'appréciation des travaux nécessaires pour qu'une concession soit considérée comme mise en valeur est laissée au Conseil d'Administration de la Colonie qui juge souverainement.

Art. 14 - Quiconque voudra acquérir dans la banlieue ou dans le reste de la Colonie une propriété définitive ou transformer sa concession en concession définitive, pourra le faire en se confirmant (sic) aux prescriptions de l'arrêté du 13 novembre 1899.

Art. 15 - Les travaux concédés restent grevés au profit de la Colonie des servitudes du passage qui serait reconnues par l'administration supérieure.

Art. 16 - L'Administration se réserve le droit pendant toute la durée de la concession de reprendre les parties de terrain qui lui seront nécessaires pour les travaux d'utilité publique de toute nature, moyennant le paiement de la valeur des constructions, des cultures et des installations. La même commission apprécie également le prix courant des terrains au moment où les lots concédés font retour à la Colonie.

Art. 17 - En cas de décès du concessionnaire, ses héritiers lui sont substitués de plein droit.

En cas d'association le droit des associés est reconnu à condition que les actes d'association aient été déposés au préalable au Secrétariat général.

Art. 18 - Les contestations entre les concessionnaires et l'administrations seront soumises au Conseil d'administration de la Colonie statuant au contentieux.

Art. 19 - Le Secrétaire général est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera provisoirement exécutoire jusqu'à l'approbation de M. le Ministre des Colonies.

Djibouti, le 29 décembre 1899

12 février 1914 – Arrêté n° 54 portant organisation du service des Affaires politiques et indigènes et création des districts Issa et Dankali

JO CFS 2/1914.

Art. 1^{er} - Le Service des Affaires Politiques et Indigènes est rattaché au Cabinet du Gouverneur. Il a sa compétence ainsi fixée : Politique générale (indigènes) - Direction générale des districts - Relations avec les autorités protégées, sujettes ou voisines - Sécurité - Armes et munitions - Surveillance des eaux territoriales et des frontières - Organisation et fonctionnement de l'administration indigène - Justice indigène - Cadis - Indigénat - Situation matérielle, morale et sociale des indigènes - Archives indigènes.

Art. 2 - Le Service des Affaires Politiques et Indigènes est dirigé par un Administrateur des Colonies qui relève directement du Gouverneur.

Cet administrateur a sous son autorité les divers fonctionnaires européens et indigènes qui concourent au fonctionnement du service.

Art. 3 - Les anciennes subdivisions dites "Postes de l'intérieur et Poste d'Obock" sont supprimées et remplacées par deux circonscriptions administratives dénomées : District Issa et District Dankali.

Le District Issa comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race issa; il a provisoirement son chef-lieu à Djibouti.

Le District Dankali comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race dankali et qui s'étendent à l'est de ras Ali ¹. Il a son chef-lieu à Obock.

Des postes administratifs dirigés par des fonctionnaires européens ou indigènes relevant des chefs de districts peuvent être créés dans chacune des deux circonscriptions.

Art. 4 - Les Districts sont commandés par des Administrateurs ou des Administrateurs-Adjointes des Colonies. Ils assurent dans les deux districts et dans les conditions déterminées à l'Art. 2, le fonctionnement du service tel qu'il est défini à l'article 1^{er}.

Art. 5 - Le Chef du Service des Affaires Politiques et Indigènes, les Chefs de Districts et les Chefs de postes administratifs ont droit aux diverses indemnités ou allocations prévues au budget et déterminées par arrêté.

Art. 6 - Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la Colonie.

L'arrêté n° 55, du 12 février 1914, fixe l'indemnité des chefs de Districts à 1000 francs par an.

10 mars 1914 – Décision n° 100 créant le poste administratif de la Houada

JO CFS.

Art. 1^{er} - Il est créé à la Houada ² un poste administratif.

Ce poste sera occupé par un détachement de gardes indigènes dont le Capitaine commandant la brigade assurera la relève.

Art. 2 - La présente décision, qui aura son effet à compter du 15 mars, sera enregistrée et communiquée partout où besoin sera.

28 décembre 1914 – Arrêté n° 475 portant création d'un poste administratif aux îles Moucha

JO CFS.

Art. 1^{er} - Il est créé à l'île Mascali (îles Moucha) un poste administratif.

Ce poste sera occupé par un détachement de gardes indigènes dont le Commandant de la Brigade assurera la relève.

Art. 2 - La présente décision, qui aura son effet à compter du 1^{er} janvier prochain, sera communiquée, enregistrée partout où besoin sera et insérée au Journal Officiel de la Colonie.

L'arrêté n° 474 du 28 décembre 1914 interdit l'accès aux îles Moucha sans autorisation du gouverneur «considérant que des événements récents ont démontré la nécessité d'exercer une surveillance étroite sur les îles Moucha, notamment au point de vue de la contrebande des armes et des munitions».

7 mai 1915 – Décision n° 140 supprimant le poste administratif de surveillance précédemment institué à l'île Mascali

JO CFS.

Art. 1^{er} - Est supprimé, en tant que constituant un service permanent, le Poste administratif de surveillance institué à Mascali par la décision susvisée n° 475 du 28 décembre 1914.

Art. 2 - Le détachement de gardes indigènes composant ce poste rentrera, en conséquence, à Djibouti, et la surveillance de l'île sera, en cas de nécessité, assurée d'une manière inopinée et en intermitence.

Art. 3 - Le Commandant de la Brigade et Chef du district Issa prendront, à cet effet et avec assentiment du Gouverneur, des mesures concertées.

Art. 4 - Le présente décision exécutoire à compter du 15 mai courant sera enregistrée et communiquée partout où besoin sera.

¹ Le statut des territoires afars à l'est de Raïssâli n'est pas précisé avant le 7/11/1916.

² Loyada.

31 janvier 1916 – Décision n° 39 : création d'un poste militaire à Obock

JO CFS 2/1916.

Art. 1^{er} - Il est créé à Obock un poste militaire formé par une section du Bataillon Indo-Chinois de Djibouti.

Ce poste sera commandé par un Officier désigné par le Commandant Supérieur des Troupes.

Art. 2 - La présente décision sera enregistrée et communiquée partout où besoin sera.

7 novembre 1916 – Arrêté n° 294 modifiant la délimitation du district Dankali

JO CFS 11/1916.

Art. 1^{er} - L'article 3-3 de l'arrêté du 12 février 1914 est modifié ainsi qu'il suit : le District Dankali comprend les territoires de la Colonie habités par les populations de race Dankalie et qui s'étendent de la frontière de l'Erythrée jusqu'à la limite des pays Issas, y compris le Sultanat de Tadjourah et le territoire des Débénéhs.

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

19 janvier 1923 – Arrêté n° 38 : Police de la navigation dans les eaux territoriales en vue de la répression de la contrebande

JO CFS; ANOM 3G3.

Art. 1^{er} - Il est interdit à tous boutres ou embarcations de moins de 100 tonneaux de pénétrer dans les eaux territoriales du golfe de Tadjourah autrement que par les passes conduisant au bureau de Douane de Djibouti ou d'Obock où ils seront soumis à la visite réglementaire.

Art. 2 - Aucun boutre ou embarcation de moins de 100 tonneaux ne pourra naviguer dans les eaux territoriales sans être muni, lors de chaque voyage, d'une autorisation spéciale émanant des autorités de l'un des deux ports sus mentionnés et constatant qu'ils ont été soumis à la visite douanière.

En conséquence, tout bâtiment de moins de 100 tonneaux rencontré au mouillage sur les côtes de la colonies ou naviguant dans les eaux du golfe de Tadjourah sans être muni de cette autorisation sera passible des pénalités prévues par la Loi et par les articles 19, 20 et 56 du décret du 23 juin 1921.

Art 3 - Les délits prévus par les articles précédents seront constatés par Procès-Verbaux établis dans les mêmes formes que ceux rédigés en matière de douane.

Art. 4 - Le chef du Service des Douanes et le chef de Poste d'Obock sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré et publié partout où besoin sera, notifié aux autorités des ports étrangers du golfe d'Aden (Aden, Perim, Zeilah, Assab) dans les divers ports et mouillages de la Colonie et inséré au Journal Officiel de la Colonie.

3 août 1923 – Création des quartiers de Djibouti

JO CFS.

Considérant l'extension progressive de la ville indigène de Djibouti et la nécessité d'y maintenir l'ordre et la propreté;

Attendu qu'il convient de recourir aux meilleurs éléments de la population indigène pour seconder l'administration locale, la création d'Okals pour l'intérieur ayant déjà donné des résultats satisfaisants (...).

Art. 1^{er} - Il est créé dans la ville indigène de Djibouti six quartiers. Chaque quartier aura à sa tête un chef de quartier indigène, qui sera tout spécialement chargé de faire assurer la propreté, l'ordre et la tranquillité sous le contrôle du chef du district Issa et la surveillance constante du Commissaire de police.

Art. 2 - Ces quartiers, numérotés de 1 à 6, seront déterminés par des plaques indicatives différentes de celles des rues et avenues; ils seront déterminés comme suit :

Coté nord de l'avenue centrale :

Quartier I - Mosquée Ahmoudy, route d'Ambouli, avenue centrale, boulevard n° 13 (où passe la canalisation électrique), rebord du plateau de Djibouti.

Quartier II - Avenue centrale, boulevard n° 13, rebord du plateau de Djibouti et dernières cases du côté de Boulaos.

Côté sud de l'avenue centrale :

Quartier III - Avenue centrale, boulevard n° 13 jusqu'à la route de Zeila, les dernières cases du côté de la mer et le village de Boulaos.

Quartier IV - Avenue centrale, boulevard n° 13, dernières cases au sud près de l'abreuvoir de la zériba et route du cimetière européen.

Quartier V - Village de Bender-Salam et village près du cimetière européen.

Quartier VI - Village d'Ambouli.

Art. 3 - Une consigne claire et simple déterminera les principaux devoirs du «chef de quartier» : elle sera rédigée en français et en arabe et affichée à la porte du logement du chef de quartier, au commissariat de police et au district Issa.

Art. 4 - La désignation des «chefs de quartier» s'effectuera comme suit :

A jour fixé, la population indigène de chaque quartier choisira 5 notables parmi les meilleurs. Ceux-ci se réuniront immédiatement et désigneront celui qu'ils estiment pouvoir remplir consciencieusement l'emploi de «chef de quartier». Ils le feront connaître ensuite au Chef du district Issa qui soumettra avec avis motivé, sa nomination au Chef de la Colonie.

Les chefs de quartiers pourront être révoqués pour fauter grave reconnue dans leur service.

Il percevront une allocation mensuelle de 60 fr.

Art. 5 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera et inséré au J. O. de la Colonie.

1^{er} février 1926 – Décision portant création d'un poste de garde à Moulhélé

JO CFS.

Art. 1 - Un poste de garde destiné à assurer la police du pays Dankali en liaison avec les détachements d'Obock et de Khor-Anghar est créé à Moulhélé

Ce poste sera occupé par un détachement de la garde indigène de dix hommes.

Art. 2 - La présente décision, qui aura son effet à compter du 1^{er} février 1926, sera enregistrée et communiquée partout où besoin sera et insérée au Journal Officiel de la colonie.

25 mars 1927 – Arrêté créant des postes administratifs à Obock, Tadjoura, et Gobad-Dikhil

JO CFS.

Art. 1 - Le poste administratif d'Obock, supprimé par l'arrêté du 12 février 1914, susvisé, est rétabli.

Art. 2 - Il est créé un poste administratif à Tadjoura et un autre à Gobad Dikkil.

Art. 3 - Les postes administratif d'Obock, Tadjourah et Gobad Dikkil dépendront du district Dankali. A la tête de chacun d'eux sera placé, dans la limite des disponibilités en personnel, un administrateur adjoint des colonies ou un agent des services civils.

6 novembre 1928 – Arrêté supprimant les districts Issas et Dankali et portant création d'un cercle de Djibouti

JO CFS.

Art. 1 - Les districts Issa et Dankali sont supprimés.

Art. 2 - Il est créé une circonscription administrative dite cercle de Djibouti dont le ressort territorial est ainsi délimité :

1. Au nord par le rivage maritime, depuis la pointe Doralé jusqu'à la frontière franco-britannique;

2. A l'ouest, par une ligne droite idéale reliant la pointe Doralé au kilomètre 19 de la voie ferrée, la station de Chebelé étant incluse dans la juridiction du cercle de Djibouti;
3. Au sud, par une ligne droite idéale partant du kilomètre 19 de la voie ferrée, passant par le mont Guissy (sommet double) et par le sommet de la cote 195 pour atteindre la frontière franco-britannique au kilomètre 8.
4. A l'est, par la frontière franco-britannique, depuis la mer jusqu'au 8^e kilomètre. Les îles Moucha, l'île Mascali, les îlots du Héron et Ouaramous font partie intégrante du cercle de Djibouti.

Art. 3 - La résidence du chef de cercle est à Djibouti.

Art. 4 - Le surplus du territoire de la colonie est réparti entre les postes administratifs d'Obock, de Tadjourah et de Gobad-Dikkil, qui relèvent directement du gouverneur (Bureau des Affaires Politiques).

Art. 5 - Le ressort territorial de ces postes administratifs est défini comme suit :

A) Obock - Au nord : la frontière franco-italienne; à l'est : le rivage de la mer Rouge; au sud : le rivage du golfe de Tadjourah, depuis Ras-Bir jusqu'à la pointe Orobou; à l'ouest : une ligne droite idéale reliant la pointe Orobou à la frontière italienne en passant à égale distance des dépressions dites Madghoul et Andobba.

B) Tadjourah - Au nord est : la ligne précédente; au nord-ouest : la frontière franco-italienne; au sud-est : le rivage du golfe de Tadjourah, de la pointe Orobou au point dit Debachen, dans la baie du lac Salé, au nord du Ghubbet-Kharab; au sud : une ligne droite allant de Debachen au lieu dit Goungounta et de ce point à la frontière éthiopienne, la piste caravanière de Goungounta au lac Hally. Les lieux dits Goungounta, Carcara, et tous ceux généralement placés sur ladite piste sont du ressort territorial du poste administratif de Tadjourah.

C) Dikkil - A dans son ressort le territoire Issa et Dankali qui s'étend de la limite du poste administratif de Tadjourah à la limite du cercle de Djibouti.

Art. 6 - Ces limites ainsi tracées ne modifient pas la situation des indigènes en ce qui concerne :

1. leurs droits de parcours, de propriété ou d'usage.
2. leur situation politique : les fractions nomadisantes ou secondaires continuent à dépendre de leurs chefs naturels et par voie de conséquence, du poste administratif sur lequel sont installés ces chefs et la fraction principale de la tribu.

Cependant, les chefs de poste ont la charge de la police et de la sécurité sur l'ensemble de leur territoire. Les difficultés et les conflits d'attribution pouvant résulter de l'instabilité des groupements indigènes, du caractère nomade des populations seront réglés par le gouverneur.

Art. 7 - Sont rapportés les textes suivants :

Arrêté du 12 février 1914;

Décision n° 100, du 10 mars 1914;

Arrêté n° 294, du 7 novembre 1916;

Décision du 5 septembre 1923;

Décision du 11 février 1926;

Arrêté du 25 mars 1927, à l'exclusion de l'arrêté du 15 avril 1928.

6 novembre 1928 – Arrêté portant création et organisation d'un peloton méhariste pour les besoins du service local

JO CFS 9/1929.

Le Gouverneur p.i. de la Côte française des Somalis et dépendances, chevalier de la Légion d'honneur,
Vu l'ordonnance organique du 18 septembre 1884, rendue applicable à la colonie par décret du 18 juin 1884;

Vu l'arrêté du 21 avril 1922 portant réorganisation de la garde indigène de la Côte française des Somalis;

Vu le décret du 16 août 1922 portant réorganisation de la garde indigène de la Côte française des Somalis;

Vu les nécessités du service ;

Le Conseil d'administration entendu ;

Sous réserve de l'approbation ministérielle,

Arrête :

Art. 1^{er} - Il est créé à la Côte française des Somalis, à la charge du budget local, une unité spéciale de force de police qui prend le nom de peloton méhariste dont les éléments, montés à chameau, ont pour missions d'assurer la sécurité des voies de communication dans l'intérieur ainsi que le contrôle des mouvements caravaniers.

Son personnel concourt, en outre, à la police générale en cas de besoin, ainsi qu'à l'exécution des différents services locaux.

Le peloton méhariste relève directement de l'autorité du gouverneur. Il peut être placé par fractions (groupes mobiles) à la disposition des chefs des postes administratifs.

Art. 2 - Cette formation se compose d'un personnel européen et d'un personnel indigène. Le personnel européen comprend : un sous-officier spécialiste hors cadres provenant des troupes coloniales, qui prend le titre de chef du peloton méhariste [Note : La situation de ce sous-officier est régie par un arrêté spécial (Note des affaires politiques au secrétariat général le 18 septembre 1928).]

Le personnel indigène comprend :

2 sergents;

4 caporaux ;

44 méhariste de 1^{re} et 2^e classes, répartis en deux groupes.

Suivant les besoins du service, ce personnel pourra être augmenté par arrêté du gouverneur.

Art. 3 - Recrutement

Le personnel indigène du peloton se recrute :

1° Par voie d'engagements volontaires de deux ans au minimum;

2° Par voie de rengagements de quatre ans.

Nul ne peut être admis dans le peloton s'il ne justifie être de bonnes vie et mœurs, n'avoir encouru de condamnation judiciaire et être apte physiquement (visite et contre-visite).

Tous engagements et rengagements sont résiliables au gré de l'administration dans les cas prévus à l'article 7.

Art. 4 - Le peloton méhariste est placé sous la surveillance administrative du chef des bureaux du secrétariat général, qui donne toutes instructions utiles pour l'acquisition du matériel, la tenue des contrôles et des écritures ainsi que pour les paiements.

Les actes d'engagement et de rengagement sont signés par gouverneur et visés par le chef des bureaux du secrétariat général, surveillant administratif.

Art. 5 - Avancement (...)

Art. 6 - Punitions (...)

Art. 7 - Licenciement (...)

Art. 8 - Solde (...)

Art. 9 - Indemnités de déplacement et de charges de familles (...)

Art. 10 - Permissions (...)

Art. 11 - Retenue d'hôpital (...)

Art. 12 - Pécule (...)

Art. 13 - Habillement (...)

Art. 14 - Insignes des grades

Les gradés portent les mêmes insignes que la garde indigène.

Art. 15 - Equipement (...)

Art. 16 - Armement

Les gradés et les méharistes sont pourvus du mousqueton d'infanterie, modèle 1916.

De plus, un fusil-mitrailleur sera mis à la disposition du peloton.

Art. 17 - Pièces matricules et plaque d'identité (...)

Art. 18 - Le magasin général de la garde indigène approvisionnera le peloton en ce qui concerne l'habillement, l'équipement et l'armement (munitions comprises).

Art. 19 - Harnachement et entretien des animaux (...)

Art. 20 - Les articles 4 à 11 inclusivement du décret du 16 août 1922 sur la garde indigène locale s'appliquent, en cas de mobilisation, au peloton méhariste de la Côte française des Somalis.

Art. 21 - Le chef des bureaux du secrétariat général, le commandant de la garde indigène et le chef du peloton méhariste sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera et inséré au Journal officiel de la colonie.

4 septembre 1929 – Arrêté modifiant et complétant celui du 6 novembre 1928 portant création du peloton méhariste

JO CFS 9/1929.

Le gouverneur p.i. de la Côte française des Somalis et dépendances, chevalier de la Légion d'honneur,
Vu l'ordonnance organique du 18 septembre 1884, rendue applicable à la colonie par décret du 18 juin 1884;

Vu l'arrêté du 21 avril 1922 portant réorganisation de la garde indigène de la Côte française des Somalis;

Vu le décret du 16 août 1922 portant réorganisation de la garde indigène de la Côte française des Somalis ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies;

Vu l'arrêté du 25 octobre 1920 attribuant une indemnité de thalers, modifié par arrêté du 23 novembre 1925;

Vu l'arrêté du 13 juillet 1928 portant relèvement des traitements du personnel indigène et allocation d'une indemnité professionnelle aux gardes indigènes et aux agents de police;

Vu l'arrêté n° 559 du 6 novembre 1928 portant création du peloton méhariste;

Vu les nécessités du service ;

Le Conseil d'administration entendu, dans sa séance du 2 septembre 1929, sous réserve de l'approbation ministérielle,

Arrête :

Art. 1^{er} - L'arrêté susvisé du 8 novembre 1928 est modifié et complété comme suit :

Il est organisé à la Côte française des Somalis, à la charge du budget local, une unité spéciale de force de police qui prend le nom de peloton méhariste dont les éléments, montés à chameau, ont pour mission d'assurer la sécurité des voies de communication dans l'intérieur ainsi que le contrôle des mouvements caravaniers.

[suite de l'article identique]

Art. 2 - [Idem]

Art. 3 - Recrutement

Le personnel indigène du peloton se recrute :

1° Par voie d'engagements volontaires de quatre ans;

2° Par voie de rengagements de quatre ans.

Nul ne peut être admis dans le peloton s'il ne justifie être de bonnes vie et mœurs, n'avoir encouru de condamnation judiciaire et être apte physiquement (visite et contre-visite).

En principe, tous les indigènes du peloton débutent comme gardes de 2^e classe. Toutefois, à titre exceptionnel, les anciens adjudants, sergents ou caporaux de tirailleurs, selon leurs états de services, leur instruction militaire, leur connaissance de la langue française, peuvent être agréés avec leur grade ou au grade inférieur.

Tous engagements et rengagement peuvent être résiliés du fait de l'administration par mesure disciplinaire dans les conditions prévues à l'article 7 ci-après ou par démission dûment motivée et acceptée.

En cas de violation de l'engagement ou de rengagement, les gardes sont passibles de l'une des peines prévues à l'article 7 ci-dessus visé.

Art. 4 - Le licenciement peut être prononcé soit pour inaptitude physique dûment constatée, soit pour incapacité professionnelle, sur proposition du commandant du peloton.

Art. 5 - [idem ancien article 4]

Art. 6 - Avancement (...)

Art. 7 - Punitons (...)

Art. 8 - (...)

Art. 9 - Solde (...)

Art. 9 - Indemnités de déplacement et de charges de familles (...)

Art. 10 - Indemnités (...)

Art. 11 - (...)

Art. 12 - Permissions (...)

Art. 13 - Retenue d'hôpital (...)

Art. 14 - Pécule (...)

Art. 15 - Habillement (...)

Art. 16 - Insignes des grades [idem ancien article 14]

Art. 17 - Equipement (...)

Art. 18 - Armement

Les gradés et les méharistes sont pourvus du mousqueton d'infanterie, modèle 1916.

De plus, un fusil-mitrailleur modèle 1924 est mis à la disposition du peloton.

Art. 19 - Le peloton est muni d'un magasin général situé au camp d'Ambouli.

Toutefois, en attendant que les approvisionnement aient pu être constitués, le magasin général de la garde indigène lui fournira les objets et effets d'habillement, d'équipement et d'armement (munitions comprises) qui lui seront nécessaires. (...)

Art. 20 - Harnachement et entretien des animaux (...)

Art. 21 - [idem ancien article 20]

Art. 22 - Le chef des bureaux du secrétariat général, le commandant de la garde indigène et le chef du peloton méhariste sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera et inséré au Journal officiel de la colonie.

3 juin 1930 – décision plaçant la portion centrale de la garde indigène et le détachement de gardes du poste d'Obock sous le commandement du commandant du cercle de Djibouti

JO CFS 6/1930.

Vu le départ en congé de M. Rossat, commandant de la garde

Art. 1^{er} - La portion centrale de la garde indigène et les détachements de gardes du poste administratif d'Obock sont placés sous le commandement de l'administrateur commandant le cercle de Djibouti. Les détachements des postes de Dikkil et de Tadjourah relèvent des chefs de poste, le peloton méhariste du chef de la colonie.

Art. 2 - Le commandant du cercle de Djibouti assurera l'administration de toutes ces unités.

Art. 3 - La présente décision sera enregistrée et publiée partout où besoin sera.

11 décembre 1930 – décision plaçant la portion centrale de la garde indigène et les détachements de Tadjourah, d'Obock et de Dikkil sous le commandement du commandant des territoires des postes de Tadjourah, d'Obock et de Dikkil

JO CFS 12/1930.

Art. 1^{er} - La portion centrale de la garde indigène, les détachements de Tadjourah, d'Obock et de Dikkil, sont placés sous le commandement du commandant du territoire des postes de Tadjourah, d'Obock et de Dikkil.

Art. 2 - Le peloton méhariste, quoique relevant du chef de la colonie, est placé sous la surveillance effective du commandant du territoire des postes de Tadjourah, d'Obock et de Dikkil qui assurera l'administration de toutes ces unités.

Art. 3 - La présente décision sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera, et publiée au Journal Officiel de la Colonie.

24 décembre 1930 – Arrêté n° 776 portant création d'une circonscription administrative des territoires extérieurs

JO CFS 1/1931; ANOM 3G3.

Art. 1^{er} - Il est créé une circonscription administrative des territoires extérieurs dite "Cercle des Adals" comprenant les territoires de trois postes administratifs de Tadjourah, Obock et Gobad-Dikkil.

Art. 2 - Ces postes administratifs relèvent directement de l'Administrateur des Colonies, commandant du Cercle, dont la résidence est provisoirement à Djibouti.

Art. 3 - A la tête de chacun de ces postes est placé, dans la limite des disponibilités en personnel, un Administrateur-adjoint des colonies ou un Agent des services civils.

Art. 4 - Le ressort territorial de ces postes administratifs est fixé conformément à l'article 5 de l'arrêté du 6 novembre 1928.

Art. 5 - Les limites ainsi tracées à l'article susvisé ne modifient pas la situation des indigènes en ce qui concerne :

1 - Leurs droits de parcours, de propriété ou d'usage;

2 - Leur situation politique : les fractions nomadisantes ou secondaires continuent à dépendre de leurs chefs naturels et, par voie de conséquence, du poste administratif sur lequel sont installés ces chefs et la fraction principale de la tribu.

Art. 6 - Le Commandant du Cercle des Adals est investi des pouvoirs disciplinaires dans toute l'étendue de son territoire, et les Chefs de poste ont la charge de la police et de la sécurité sur l'ensemble de leur subdivision.

Art. 7 - Les difficultés et les conflits d'attribution pouvant résulter de l'instabilité des groupements indigènes, du caractère nomade des populations, seront réglés par le Commandant du Cercle.

Art. 8 - Les articles 4 et 6 de l'arrêté du 6 novembre 1928 sont rapportés.

Art. 9 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera et inséré au Journal Officiel de la Colonie.

28 janvier 1931 – Décision organisant le commandement de la garde indigène

JO CFS 1/1931.

Art. 1^{er} - La décision n° 739, du 11 décembre 1930, susvisée, est rapportée.

Art. 2 - La portion centrale de la garde indigène est placée sous le commandement du cercle de Djibouti.

Art. 3 - Les détachements d'Obock et Tadjourah dépendront du commandant du cercle de Adaëls. Celui de Dikkil-Gobad relèvera du commandant du cercle de Gobad-Dikkil.

Art. 4 - Le peloton méhariste est placé sous l'autorité directe du chef de la colonie.

Art. 5 - La présente décision sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

9 avril 1931 – Arrêté portant réorganisation territoriale de la Côte française des Somalis

JO CFS 4/1931.

Art. 1^{er} - La colonie de la Côte française des Somalis est divisée en trois cercles :

1° Cercle de Djibouti;

2° Cercle des Adaels;

3° Cercle de Dikkil-Gobad.

Art. 2 - Le cercle des Adaels comprend les territoires des postes administratifs Tadjourah et Obock.

Le cercle de Dikkil-Gobad comprend les territoires du poste administratif Dikkil-Gobad, tels que ces territoires sont définis par l'arrêté du 6 novembre 1928.

Le cercle de Djibouti conserve les limites fixées par l'arrêté précité.

Art. 3 - Les chefs-lieux de ces cercles sont :

1° Pour le cercle de Djibouti : la ville de Djibouti;

2° Pour le cercle des Adaels : Obock (provisoirement);

3° pour le cercle de Dikkil-Gobad : Dikkil.

Art. 4 - A la tête de chacun de ces cercles est placé un administrateur ou, à défaut, un administrateur adjoint ou un adjoint des services civils.

Art. 5 - Les limites administratives ainsi tracées ne modifient pas la situation des indigènes en ce qui concerne :

1° Leurs droits de parcours, de propriété ou d'usage;

2° leur situation politique : les fractions nomadisantes ou secondaires continuent à dépendre de leurs chefs naturels et, par voie de conséquence, du poste administratif sur lequel sont installés ces chefs et la fraction principale de la tribu.

Cependant les commandants de cercle ont la charge de la police et de la sécurité sur l'ensemble de leur territoire.

Les difficultés et les conflits et attributions pouvant résulter de l'instabilité des groupements indigènes, du caractère nomade des populations, seront réglées par le gouverneur.

Art. 6 - L'arrêté local du 24 décembre 1930 est rapporté; sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent arrêté.

Art. 7 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera et inséré au Journal officiel de la colonie.

18 février 1932 – Arrêté modifiant l'article 2 de l'arrêté du 9 avril 1931 portant réorganisation territoriale de la colonie

JO CFS 2/1932.

Art. 1^{er} - Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 9 avril susvisé sont modifiées ainsi qu'il suit :

Au lieu de : «Le chef-lieu du cercle des Adaëls est provisoirement fixé à Obock.»

Lire : «Le chef-lieu du cercle des Adaëls est fixé à Tadjourah.»

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera et inséré au Journal officiel de la colonie.

27 décembre 1934 – Arrêté fixant les nouvelles zones urbaine et rurales

JO CFS 12/1934.

Art. 1^{er} - L'article 1^{er} de l'arrêté du 29 décembre 1899 est modifié comme suit :

Les terrains de la colonie se divisent en deux catégories; la zone urbaine et la zone rurale :

- la zone urbaine comprend : les plateaux du Héron, du Marabout, du Serpent et de Djibouti; toute l'ancienne zone suburbaine, telle qu'elle est définie à l'article 1^{er} de l'arrêté du 29 décembre 1899; enfin la partie de la zone rurale qui était jusqu'à présent comprise entre le golfe d'Aden à l'est, le village de

Boulaos au nord, le chemin de fer à l'ouest et la ligne droite joignant le kilomètre 7 de la voie ferrée à la borne le plus au sud de la concession des Salines, jusqu'à son intersection avec le rivage du golfe d'Aden au sud;

- la zone rurale comprend le reste de la colonie.

Art. 2 - L'impôt foncier des concessions données jusqu'à présent tant dans l'ancienne zone suburbaine, dorénavant supprimée, que dans la partie de la zone rurale passée depuis ce jour à la zone urbaine, restera ce qu'il était antérieurement et suivra à l'avenir les fluctuations de l'impôt foncier rural.

Art. 3 - Un plan situant les zones urbaines et rurales sera annexé au présent arrêté.

Art. 4 - Cet arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

2 février 1935 – Décret réglementant les conditions d'admission et de séjour des Français et des étrangers à la CFS

CAC, 940163/79. Publié au JO RF du 14/3/1935, p. 2999.

Modifié les 12/10/1935 (modifie 2^e alinéa article 9, JO du 17/10/1935, p. 11024), 12/5/1937 (modifie 2^e paragraphe art. 26, JO du 15/5/1937, p. 5310), 18/9/1937.

Titre Premier - Conditions d'admission dans la colonie de la Côte française des Somalis, des Français, des sujets et des protégés français

Art. 1^{er} - Les officiers, fonctionnaire, employés et agents civils et militaires des services généraux et locaux, ainsi que leur famille, les militaires et marins voyageant seuls ou en détachement pour rejoindre leur poste, et les passagers même non fonctionnaires (chargés de mission ou autre), voyageant sur réquisition, sont admis à la Côte française des Somalis sans aucune formalité. Ils doivent toutefois être en mesure de justifier de leur qualité par la présentation d'un document officiel (livret de solde, titre de voyage, carte d'identité, etc.) et produire un certificat de vaccination antivariolique datant de moins de deux ans.

Leur famille, voyageant isolément, doit être munie d'une pièce officielle établissant sa qualité (feuille de voyage, livret de famille, acte de mariage, etc.). Le certificat de vaccination prévu au paragraphe précédent est exigible pour tous les membres de la famille.

Art. 2 - Les Français, les sujets et les protégés français autres que ceux visés à l'article 1^{er}, se rendant par mer à la Côte française des Somalis, doivent, avant l'embarquement, produire une déclaration dont le modèle est annexé au présent décret. Cette déclaration est remise au commandant du navire.

Ils sont tenus, en outre, de produire à l'agent du service de l'immigration du port de débarquement :

1° Un certificat de vaccination antivariolique datant de moins de deux ans;

2° Une pièce d'identité, avec photographie récente, justifiant de leur qualité et donnant tous renseignements sur leur état civil.

Les Français se rendant, pour la première fois, à la Côte française des Somalis, devront, en outre, produire un extrait du casier judiciaire datant de moins de six mois.

Art. 3 - En principe et sauf les exceptions explicitement prévues à l'article 4 suivant, tout Français, autre que ceux visés à l'article 1^{er}, tout sujet ou protégé français non originaire de la colonie, doit consigner le montant du prix d'un passage de retour vers son pays d'origine (passage de pont pour les hommes, passage de 3^e classe pour les femmes et les enfants de moins de quinze ans) augmenté d'une somme dont le montant sera fixé par arrêtés locaux et qui sera destinée à couvrir les frais d'hospitalisation et d'hébergement éventuel de l'immigrant. (...)

Titre II - Conditions d'admission des étrangers dans la colonie de la Côte française des Somalis

Art. 6 (modifié par le décret du 18/9/1937) - Les étrangers sont, en ce qui concerne les conditions d'admission et de séjour dans la colonie, divisés en deux catégories :

a) Etrangers non immigrants;

b) Etrangers immigrants.

Sont considérés comme étrangers non immigrants pour l'application du présent décret :

1° Les agents des services diplomatiques et consulaires étrangers, ainsi que leur famille et leur personnel quelle que soit la durée de leur séjour;

2° Les officiers, fonctionnaires, employés et agents étrangers voyageant à la Côte française des Somalis avec l'autorisation de leur Gouvernement, ainsi que leur famille, sans que la durée de leur séjour puisse dépasser huit jours. Ce délai peut être indéfiniment renouvelé, chaque fois pour une durée équivalente, par décision du gouverneur;

3° Les touristes ou les voyageurs en transit attendant leur réembarquement sans que la durée de leur séjour puisse dépasser huit jours, sauf renouvellement dans les mêmes conditions que ci-dessus;

4° Sous réserve des dispositions réglementant leur profession les représentants de commerce, les banquiers, commerçants, industriels ou propriétaires agricoles, venant dans l'intention de nouer des relations d'affaires, sans que la durée de leur séjour puisse dépasser huit jours et à condition qu'ils n'effectuent aucune transaction commerciale donnant lieu à la délivrance d'une patente. Ce délai peut être renouvelé, pour de nouvelles périodes de huit jours, par décision du gouverneur.

Art. 7 - Les étrangers non immigrants sont admis dans la colonie de la Côte française des Somalis sur présentation d'un passeport valable visé par les autorités diplomatiques ou consulaires françaises, sauf le cas où des conventions particulières en ont décidé autrement.

(...)

Art. 10 - Sont étrangers immigrants, pour l'application du présent décret, tous les étrangers qui ne rentrent pas dans une des catégories explicitement prévues à l'article 6.

Art. 11 - Pour être admis à la Côte française des Somalis les étrangers migrants doivent :

1° Etre porteur d'un passeport valable, visé par les autorités diplomatiques ou consulaires françaises, sauf le cas où des conventions particulières en ont décidé autrement;

2° Fournir un extrait du casier judiciaire datant de moins de six mois (...).

3° Fournir un certificat médical récent (...).

4° Consigner le cautionnement prévu pour les immigrants français (...).

(...)

Titre III - Conditions de résidence des étrangers dans la colonie de la Côte française des Somalis

Art. 14 - Les dispositions du présent titre sont applicables aux étrangers, quelle que soit leur origine.

Art. 15 - Tout étranger, de l'un ou l'autre sexe, âgé de plus de quinze ans, entrant sur le territoire de la Côte française des Somalis, doit faire dans les quarante huit heures qui suivent son arrivée, une déclaration d'identité et de nationalité au commissariat de police de Djibouti, chargé du contrôle des étrangers et, dans les circonscriptions administratives où il n'existe pas de commissaire de police, au commandant du cercle ou au chef de poste.

Les fils et filles d'étrangers résidants à la Côte française des Somalis devront, lorsqu'ils atteindront l'âge de vingt et un ans, effectuer cette déclaration. (...)

(...)

Art. 17 - Tout étranger qui désire exercer une profession quelconque ou fixer sa résidence à la Côte française des Somalis, pour une durée supérieure à trois mois, est tenue de faire une demande de carte d'identité individuelle au chef de la colonie en produisant sa photographie et les pièces établissant son état civil et son origine. Récépissé de la demande sera donné à l'intéressé.

Tout étranger, quel qu'il soit, a d'ailleurs la faculté de faire une demande de carte d'identité en produisant toutes pièces utiles.

Art. 18 - La carte d'identité, valant autorisation de séjour, est délivrée par le gouverneur, et remise au bénéficiaire par le chef du cercle de sa résidence. (...)

Art. 19 - La carte d'identité doit être présentée à toute réquisition des autorités. Elle peut être retirée par décision du gouverneur.

Tout étranger, à qui la carte d'identité a été retirée ou le visa annuel refusé, doit quitter le territoire de la colonie dans le délai qui lui est assigné par le gouverneur.

Art. 20 - La circulation des étrangers est libre. Toutefois, le gouverneur peut, par mesure de police individuelle ou collective, interdire à tous les étrangers l'accès ou le séjour dans certaines zones ou certains lieux déterminés par arrêtés, ou leur prescrire de s'en éloigner, sans préjudice du droit d'expulsion de la colonie qui lui est conféré par l'article 2 de la loi du 3 décembre 1849.

(...)

Art. 24 - Aucun étranger ne peut exercer, à la Côte française des Somalis, un commerce, une industrie ou une profession sujette à patente, s'il n'en a adressé la déclaration au bureau du chef du cercle intéressé.

(...)

Art. 26 - Peuvent seuls faire un usage public quelconque de la qualification de Français ou de tout autre qualification similaire ou équivalente les industriels et commerçants de nationalité française, ainsi que les personnes exploitant, comme gérants et pour le compte des propriétaires, des établissements appartenant à des Français.

(Modifié par le décret du 12/5/1937) Peuvent seules faire usage de la qualification de société française ou de toute autre qualification similaire ou équivalente les sociétés dont le président du conseil d'administration, les administrateurs délégués les gérants, les directeurs ayant la signature sociale, les commissaires aux comptes, et plus de la moitié des associés en nom collectif, des administrateurs, des membres du conseil de direction et du conseil de surveillance sont de nationalité française.

Art. 27 - Sont seules recevables à solliciter des concessions de services publics, de mines, de forces hydrauliques et toutes concessions domaniales urbaines et rurales, quel que soit leur mode d'attribution, de gré à gré ou par voie d'adjudication, les personnes ou les sociétés qui peuvent, en conformité de l'article précédent, faire usage de la qualification de française.

Les concessions ci-dessus ne pourront, pendant un délai de trente ans à dater du jour de la délivrance du titre provisoire, faire l'objet de cession à titre gratuit ou onéreux, à l'amiable ou par adjudication volontaire ou forcée, de transmission entre vifs ou testamentaires, ou de baux emphytéotiques, au profit d'étrangers, à l'exception toutefois des mutations par décès au profit des successibles légaux, sous réserve de l'approbation du gouverneur en Conseil d'administration. (...)

(...)

Titre IV - Pénalités

(...)

Art. 32 - Tout individu à qui l'autorisation de pénétrer à la Côte française des Somalis a été refusée, et qui, par fraude ou de toute autre manière, a pénétré dans la colonie sans s'être conformé aux prescriptions du présent décret est puni (...)

Sont passibles des mêmes peines ceux qui lui ont procuré aide et assistance pour s'introduire dans la colonie ou qui ont sciemment facilité son introduction. (...)

1^{er} avril 1935 – Arrêté modifiant l'arrêté du 27 décembre 1934 fixant les nouvelles zones urbaines et rurales

JO CFS, 4/1935.

Art. 1^{er} - L'article II de l'arrêté du 27 décembre 1934, susvisé, fixant les nouvelles zones urbaine et rurale est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

«**Art. 2** (article nouveau) - Le régime fiscal des seules concessions accordées jusqu'à ce jour, tant dans l'ancienne zone suburbaine dorénavant supprimée que dans la partie de la zone rurale passée depuis ce jour à la zone urbaine, restera ce qu'il était antérieurement.

Toutefois ce régime particulier ne saurait engager l'avenir en ce qui concerne les impôts nouveaux ou l'assiette des impôts nouveaux qui pourraient être instaurés sur les propriétés bâties ou non bâties, ou en raison desdites propriétés.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux concessions accordées après la date de publication de l'arrêté du 27 décembre 1934, lesquelles sont régulièrement soumises au régime fiscal de la zone urbaine.»

Art. 3 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

18 mai 1935 – Arrêté portant création du cercle militaire de Dikkil-Gobad

JO CFS, 5/1935

Art. 1^{er} - Est créé, pour compter du 1^{er} juin 1935, le Cercle militaire de Dikkil-Gobad qui aura les mêmes limites que la circonscription antérieurement dénommée Cercle de Dikkil-Gobad et dont le chef lieu Dikkil sera désormais appelé «Poste militaire de Dikkil».

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

28 juillet 1935 – Arrêté concernant le survol du territoire de la CFS

JO CFS, 7/1935.

Art. 1^{er} - Le survol du territoire de la Côte française des Somalis est interdit au-dessus d'une zone délimitée par un cercle de 20 kilomètres de rayon ayant Djibouti pour centre.

Il est prévu, dans cette zone, deux itinéraires concernant respectivement :

- a) Les aéronefs signalant leur passage à Djibouti mais n'atterrissant pas;
- b) les aéronefs atterrissant sur l'aéroport douanier de Djibouti.

Dans le premier cas (alinéa a) : suivre pendant la traversée de la zone interdite l'axe Ambouli-Tadjoura ou Tadjoura-Ambouli à l'altitude obligatoire de 500 mètres.

Dans le second cas (alinéa b) : aborder la zone interdite en suivant la voie ferrée du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba et la suivre à l'altitude obligatoire de 500 mètres. Exécuter les tours de pistes à l'altitude maxima de 200 mètres.

Art. 2 - Le commandant supérieur des troupes est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

18 novembre 1935 – Arrêté n° 830 réorganisant les quartiers dans la ville indigène

ANOM 4E6/1.

Art. 1^{er} - Les arrêtés des 3 août 1923 créant des quartiers dans la ville indigène de Djibouti et du 20 décembre 1934 fixant la quotité des remises sur les recouvrements d'impôts sont modifiés ainsi qu'il suit.

Délimitation des quartiers

Art. 2 - Les villages indigènes sont divisés en cinq quartiers numérotés de un à cinq et déterminés par des plaques indicatives différentes de celles des rues et avenues; ils sont délimités comme suit :

Côté nord de l'Avenue centrale

Quartier n° 1 - Mosquée Hamoudi, route d'Ambouli, avenue centrale, boulevard n° 13, rebord du plateau de Djibouti.

Quartier n° 2 - Avenue centrale, boulevard n° 13, rebord du plateau de Djibouti et dernières cases du côté de Boulaos.

Côté sud de l'Avenue centrale

Quartier n° 3 - Avenue centrale, boulevard n° 13 jusqu'à la route de la poudrière, les dernières cases du côté de la mer et le village de Boulaos.

Quartier n° 4 - Avenue centrale, boulevard n° 13, dernières cases au sud près de l'abreuvoir de la zeriba et route d'Ambouli.

Quartier n° 5 - Comprend toutes les paillotes indigènes situées à Ambouli et près du cimetière européen.

Recrutement des chefs de quartier

(...)

Tenue des chefs de quartier

(...)

Traitements et remises

(...)

Attributions administratives

(...)

Attributions sanitaires

(...)

Attribution judiciaires

Art. 10 - Les chefs de quartier concourent avec les askaris de police au maintien de l'ordre dans le village indigène.

Ils sont tenus de signaler immédiatement au commissaire de police les crimes et délits commis dans leur quartier, d'empêcher dans la mesure du possible les attroupements ou rassemblements sur la voie publique, et d'en signaler aussitôt la formation aux autorités du cercle. Ils exercent de façon permanente une surveillance étroite sur les agitateurs ou les meneurs. Ils sont qualifiés pour appréhender les vagabonds ou fauteurs de désordre et doivent les conduire immédiatement à la disposition de la police.

Attributions financières

Art. 11 - Les Chefs de quartier sont chargés d'assurer le recouvrement des contributions dues par les indigènes et de verser au Trésor au moins le 1^{er} et le 15 de chaque mois le montant recouvré sans qu'ils puissent en aucun cas conserver par devers eux une somme supérieure à 2000 francs.

(...)

8 août 1937 – Arrêté modifiant les quartiers de Djibouti

Cet arrêté, mentionné dans celui du 3 octobre 1939, ne se trouve ni au Journal officiel ni dans la série des arrêtés. Il s'agit probablement d'une erreur et cet arrêté n'existe sans doute pas.

16 mai 1938 – Arrêté n° 498 portant création de la commune mixte de Djibouti

JO CFS 5/1938.

Chapitre I^{er} - Constitution de la commune mixte

Art. 1^{er} - Le centre urbain de Djibouti est constitué en commune mixte. Cette commune mixte jouira de la personnalité civile.

Art. 2 - Les limites territoriales de la commune mixte de Djibouti sont celles de la zone urbaine telle qu'elle est définie par l'arrêté du 27 décembre 1934 fixant les nouvelles zones urbaine et rurale.

Art. 3 - L'administrateur des colonies, commandant le cercle de Djibouti, est administrateur-maire de la commune mixte. Il est assisté d'une Commission municipale dont les membres ont voix délibérative.

Chapitre II - Formation de la commission municipale

(...)

Chapitre III - Fonctionnement et attributions de la commission municipale

(...)

Chapitre IV - Attributions de l'administrateur-maire

(...)

Chapitre V - De l'administration de la commune mixte. Du domaine communal

(...)

9 août 1938 – Accord entre Okals Issa et Debeneh au sujet des terrains de pâturage, sous la présidence du commandant de cercle

CAOM, 1E1/5-7 Dikhil.

Des réclamations ayant été adressées au Commandant de Cercle de Dikkil le 6 août 1938 par les Okals Debeneh, au sujet des campements Issa de plus en plus envahissants dans le Gobad et les Dakka, régions autrefois réservées aux seuls campements Debeneh, des réunions présidées par le Commandant de Cercle ont eu lieu entre Issa et Debeneh à Dikkil, en vue :

- 1° - de la signature d'un accord conforme aux traditions;
- 2° - de la fixation pour les Issa des limites de pâturage au Nord de notre frontière Sud, au Sud de cette même frontière pour les Debeneh;
- 3° - de la représentation auprès des campements par des autorités indigènes chargées de faire respecter les accords;
- 4° - de la conduite à tenir en cas de vols d'animaux.

Accord entre Okals Debenehs et Issa présents les 8 et 9 août au cercle de Dikkil (Liste jointe)

Il a été convenu ce qui suit :

- 1° - En période sèche (froide) les Issa pourront venir pâturer dans le Gobad et les régions fixées sur l'état joint;

En période des pluies (chaude) les Debeneh pourront venir pâturer dans les régions indiquées sur le même état;

Sous les réserves suivantes pour chacune des tribus :

- avant toute transhumance et selon la coutume, les Okals et les notables devront être préalablement consultés en vue d'obtenir l'autorisation de pâturage. (Okals et notables Issa s'il s'agit d'une transhumance Debeneh, Debeneh dans le cas contraire).

Les Okals et notables réunis fixeront les zones (sic) de répartition de pâturages.

Nota - En période de pluie, le Gobad doit être considéré comme réserve de pâturage pour les Debeneh et les Issa (après obtention par les Issa de l'autorisation des Okals Debeneh).

- L'Afass³ est la réserve de pâturage des bœufs Debeneh.

- 2° - Fixation de limites de pâturage (voir état joint).

Liste des Okals Debeneh et Issa présents le 9 août 1938 et qui ont signé le présent accord.

Debeneh : Cheick Mohamed Hamphare, Mohamed Houmed, Houmed Loitah, Daite Moussa

Issa : Guedi Assaoue, Elmi Moussa, Ouabery Farah, Liban Guelle, Arbi Farah «Djabarkale».

Etat des points constituant

- 1° - la limite nord des terrains de parcours accessibles au Issa dans les Dakka pendant la saison des pluies [sic, la saison sèche en réalité].

- 2° - la limite sud des terrains de parcours accessibles aux Debeneh sur la frontière sud pendant la saison des pluies.

- 1° - Oued Dagadle, oued Katoumbata, Dixa Dere, Abouyoussof, Bourteli, Abaitafa, Galamo.

- 2° - Amhado, Doul/Doul, Kak'le, Maro (Ad'Ouin), Sablola

Note : tous ces points s'entendent comme points à ne pas dépasser par les campements; les troupeaux rayonnant alentour dans les limites de leurs possibilités.

- 3° - Les campements et l'ensemble des troupeaux seront effectivement surveillés pour le respect de l'accord, le maintien de la paix entre les populations, la suppression des vols d'animaux par deux (souligné) Okals et plusieurs notables à désigner :

a) par Mohamed Houmed (Arkamella, tribu chef des Debeneh) pour les Debeneh;

b) par Guedi Assaoue (Harla, tribu chef des Issa) pour les Issa.

Un tour de rôle sera établi afin que deux Okals soient toujours présents sur les terrains de parcours.

³ Cette région n'est pas identifiée.

4° - En cas de vols d'animaux, les soussignés s'engagent :

- a) à rechercher immédiatement les voleurs,
- b) à retrouver les animaux en vue de leur restitution,
- c) si dans le délai d'un mois les recherches sont infructueuses, tous les Okals Debeneh pour les Debeneh, Issa pour les Issa, répondront des vols et dédomageront les victimes.

Les Okals et le PMI seront à dater de ce jour chargés de l'exécution des présents accords en ce qui concerne les limites de parcours imposées aux Issa dans les Dakka.

Empreintes digitales des signataires

Cheick Mohamed, Mohamed Houmed, Houmed Loïta, Daité Moussa, Guedi Assaoué, Elmi Moussa, Ouaheri Farah, Liban Guélé

6 janvier 1939 – Arrêté n° 17 portant constitution de parcs nationaux

JO CFS, 1/1939.

Art. 1^{er} - Sont constitués provisoirement en parcs nationaux pour les régions ci-après déterminées :

- a) le groupe d'îles Maskali-Muscha
- b) le sommet du mont Gouda comprenant la forêt de Daï, délimité par les points suivants : Galil - Gouboulstou - Gàrata - Ouederiba - Emina - Eymale - Assalaba - Adeita - Galile.

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

19 janvier 1939 – Arrêté n° 57, réorganisant les circonscriptions administratives

ANOM 6G6; JO CFS 1/1939.

Art. 1^{er} - La colonie de la Côte Française des Somalis et dépendance comprend les circonscriptions administratives ci-après :

- cercle de Djibouti
- cercle d'Ali Sabieh
- cercle de Dikhil
- cercle de Tadjoura

Les chefs-lieux de ces cercles sont respectivement : Djibouti - Ali-Sabieh - Dikhil - Tadjoura

Le cercle de Tadjoura comprend le poste administratif d'Obock.

Art. 2 - Les limites du cercle de Djibouti sont les suivantes : Doralé (fond de la baie), le ponceau situé à environ deux kilomètres au sud-ouest de la station de Chebelle, Guissi (cote 193), Goubet (cote 209), le point situé à l'intersection de la ligne droite formée par ces deux dernière cotes avec la frontière anglaise, la frontière anglaise et le rivage du golfe de Tadjoura jusqu'à Doralé. Les îles Waramous, Maskalli et Moucha font partie du cercle de Djibouti.

Art. 3 - Le cercle d'Ali Sabieh est délimité comme suit :

1/ Au nord, le rivage du golfe de Tadjoura de la pointe sud de la passe du Ghoubet el Kharab à Dorale (fond de la baie) et les limites du cercle de Djibouti définies à l'article 2 ci-dessus.

2/ A l'est, la frontière entre la colonie et le Somaliland britannique.

3/ Au sud, la limite entre la colonie et l'AOI.

4/ A l'ouest, une ligne partant de la pointe sud de la passe de Ghoubet el Kharab, et jalonnée par : Guedi-Dague (cote 658), Balambal (cote piton situé au milieu de la plaine), Guelingueue (cote 651), la ligne droite joignant ces deux derniers points prolongée de cinq kilomètres au sud du second, le piton situé à un kilomètre au sud-est de l'intersection de la piste de Djibouti à Dikhil avec l'oued du Petit Mouloud, la cote 832 à environ 4 km 500 au sud du point précédent, la cote 905, la ligne définie par ces deux cotes prolongée jusqu'à la frontière de l'AOI.

Art. 4 - Le Cercle de Dikhil est délimité comme suit :

1/ Au Nord : la rive sud de Goubbet el Kharab jusqu'au fond de la baie qui fait face à la petite île du Diable; Dataraguitó (cote 252); le sommet de la falaise continue joignant ce point au lac Assal; une ligne droite coupant le lac Assal jusqu'à l'embouchure de l'oued Gassaélé; la ligne de faite du Garbi; le bord supérieur de la falaise qui domine au nord la plaine d'Eylou, jusqu'à la cote 756; une ligne droite joignant au plus près cette cote à la ligne de partage des eaux entre le bassin du lac Alol et celui de Birt Eyla; et cette dernière ligne jusqu'à la frontière de la Colonie.

Les îles du Diable sont rattachées au Cercle de Dikhil.

2/ A l'Ouest et au Sud : les frontières de la Colonie.

3/ A l'Est la limite du Cercle d'Ali-Sabieh fixée à l'article précédent.

Article 5 - Le Cercle de Tadjoura est délimité comme suit :

1/ Au Nord et au Nord-ouest les frontières de la Colonie;

2/ Au Sud de la rive Nord du Goubbet el Kharab et du golfe de Tadjoura;

3/ A l'Est le rivage de la mer Rouge, englobant en outre les îles des Frères;

4/ A l'Ouest, la limite du Cercle de Dikhil fixée à l'article 4 ci-dessus.

La limite de la zone attribuée au poste administratif d'Obock est la suivante : les thalwegs de l'oued Oroburu et de l'oued Haloum, de l'embouchure du premier à la tête du second, à environ un kilomètre à l'ouest de Gawé; la cote 1115 (nord de Sismo), la cote 991 (Rouré), l'extrémité sud du ravin de l'oued Karri, le thalweg de cet oued, puis celui de l'oued Wéma, jusqu'à Daddato.

3 octobre 1939 – Arrêté n° 1004 réorganisant les quartiers de la ville indigène

JO CFS, 10/1939.

Art. 1^{er} - Sont rapportés les arrêtés des 3 août 1923 créant des quartiers indigènes à Djibouti, 18 novembre 1935, réorganisant lesdits quartiers et 8 août 1937 ⁴ modifiant le précédent.

Art. 2 - Il est créé, dans le périmètre urbain de Djibouti, sept quartiers. Chaque quartier aura à sa tête un chef ou notable indigène qui sera tout spécialement chargé de faire assurer la propreté, l'ordre et la tranquillité sous le contrôle de l'administrateur-maire et la surveillance constante du commissaire de police.

Délimitation des quartiers

Art. 3 - Ces quartiers, numérotés de 1 à 7, seront déterminés par des plaques indicatrices différentes de celles des rues et avenues; ils seront délimités comme suit :

Côté nord de l'avenue 13

Quartier 1 : Mosquée Hamoudi, route d'Ambouli, avenue centrale, boulevard n° 13, rebord du plateau de Djibouti.

Quartier n° 2 : Boulevard n° 13, rebord du plateau de Djibouti, quartier de l'abattoir, avenue Centrale.

Côté sud de l'avenue 13

Quartier n° 3 : Avenue Centrale, marché au bois, dernières cases de Boulaos du côté de la mer, boulevard 26 ou boulevard de la Zeriba, boulevard 12 prolongé.

Quartier n° 4 : Avenue Centrale, route d'Ambouli, avenue 25 ou de la TSF, une partie de l'avenue 26 pour retrouver le boulevard 13 prolongé.

Quartier n° 5 : avenue 26 ou avenue de la Zériba, route de Zailah, route de Boulaos et quartier réservé.

Quartier n° 6 : avenue 25 ou de la TSF, route d'Ambouli, village près de l'ancien cimetière, route de Zeilah.

Quartier n° 7 : comprend toutes les paillotes indigènes situées à Ambouli

(...) **Recrutement et attributions des chefs de quartier**

⁴ Nous n'avons pas trouvé cet arrêté, qui n'existe peut-être pas.

31 décembre 1939 – Arrêté n° 1352 sur les cercles d'Ali Sabieh et de Djibouti

ANOM 2A (carton 37, 1939-1940).

Vu l'arrêté n° 57 du 19 janvier 1939 portant réorganisation territoriale de la Côte française des Somalis, le Conseil d'administration entendu dans sa séance du 30 décembre 1939, arrête

Art. 1^{er} - L'article 2 de l'arrêté n° 57 du 19 janvier 1939 est abrogé et remplacé par le texte ci-après :

«Article 2 - Les limites du cercle de Djibouti sont définies par la ligne suivante :

Khor Ambadou (fond de la baie); le coude de l'oued Boullé situé à environ 1 kilomètre à l'est du sommet du mont Goudedlé; le ponceau de Gololé sous la voie ferrée à environ 4 kilomètres au sud-ouest du viaduc de Chébellé; l'intersection de l'oued Beydé avec la piste Djibouti-Guissi-Yirdé Gobleh; cette piste elle-même jusqu'à l'oued Holhol; l'oued Holhol jusqu'à la frontière anglaise; cette frontière jusqu'à Loyada. les îles Waramous, Maskalli et Moucha appartiennent au cercle de Djibouti.»

Art. 2 - L'article 3 de l'arrêté n° 57 du 19 janvier 1939 est modifié ainsi qu'il suit :

«Article 3 - Le cercle d'Ali-Sabieh est délimité comme suit :

1° Au nord, le rivage du golfe de Tadjoura de la pointe sud de la passe du Ghoubbet el Kharab à Khor Ambadou (fond de la baie); les limites du cercle de Djibouti définies à l'article 2 ci-dessus, de Khor Ambadou à la frontière anglaise.»

2° ... le reste sans changements.

Art. 3 - Il est créé dans le cercle de Djibouti un poste administratif dont le chef lieu est à Loyada. Il comprend la partie du territoire du cercle située à l'est et au sud de l'oued Beydé.

Art. 4 - Il est créé dans le cercle d'Ali-Sabieh un poste administratif dont le chef-lieu est à Ouéa. Le poste d'Ouéa est séparé du reste du cercle par la ligne suivante : le coude de l'oued Boullé, situé à environ 1 km à l'est du sommet du mont Goudodlé; la cote 792 (mont Dersilé-Badlé); le signal de Goulémi (cote 831); Guelinguélé (cote 651), sur la limite commune aux cercles d'Ali-Sabieh et de Dikhil.

Art. 5 - Les chefs des postes administratifs de Loyada et de Ouéa sont nommés par décision du gouverneur.

Leurs attributions s'étendront à toutes les missions qui peuvent leur être confiées par leurs commandants de cercle respectifs, et comportent notamment : la police des tribus et celle des frontières; l'application de la réglementation en matière de chasse; la tenue de l'état-civil indigène.

Art. 6 - Les postes de Loyada et de Ouéa ne comportent pas de tribunaux indigènes. Les chefs de ces postes sont officiers de police judiciaire et prêtent serment en cette qualité devant le tribunal de première instance. Ils détiennent les pouvoirs disciplinaires en matière d'indigénat, sous le contrôle des commandants de cercle.

Les délinquants sont conduits à la prison du chef-lieu du cercle.

Art. 7 - Il est institué à Loyada une caisse des menues dépenses dont le régisseur est nommé par décision du gouverneur.

L'avance maxima qu'elle peut recevoir est fixée à trente mille francs.

Art. 8 - Le présent arrêté sera enregistré et publié au Journal officiel de la Colonie.

15 mars 1940 – Arrêté n° 240 créant un PA à As-Ela

JO CFS.

Art. 1^{er} - Il est créé dans le cercle de Dikhil un poste administratif dont le chef-lieu est As-Ela.

Art. 2 - Les limites territoriales du poste d'As-Ela sont les suivantes :

- au nord, une ligne de direction générale est-ouest, partants de la cote 431 (Diksa-Déré), passant par le signal de la cote 739 (Kourbili) et prolongée jusqu'au parallèle de 11°10'; ce parallèle jusqu'à la frontière ouest de la colonie.

- à l'est, la cote 431, la cote 467 et une ligne droite partant de ce point, passant par le sommet du mamelon qui en est distant d'environ 3km700 vers le sud-est prolongée jusqu'à la frontière sud de la colonie;

- au sud et à l'est, les frontières de la colonie.

Art. 3 - Le chef du poste administratif d'As-Ela est nommé par décision du Gouverneur.

Ses attributions s'étendent à toutes les missions pouvant lui être confiées par le commandant du cercle de Dikhil, et notamment : la police des tribus et celle des frontières; l'application de la réglementation en matière de chasse; la tenue de l'état-civil indigène.

Art. 4 - Le poste d'As-Ela ne comporte pas de tribunal indigène.

Le chef de poste est officier de police judiciaire et prête serment en cette qualité devant le tribunal de 1^{re} instance. Il détient les pouvoirs disciplinaires en matière d'indigénat sous le contrôle du commandant de cercle.

Les délinquants sont conduits à la prison de Dikhil.

Art. 5 - Le présent arrêté sera enregistré et publié au Journal officiel de la colonie.

21 août 1940 – Arrêté n° 746 sur la limite entre les cercles de Djibouti et d'Ali-Sabieh

Selon Chedeville, «a été pris parce qu'on avait oublié l'existence [de celui du 31/12/1939], qu'il n'abroge pas implicitement (...). Il n'a jamais été appliqué» (ANOM Affaires politiques 698/3, PV du 21/5/1941).

Art. 1^{er} - En vue de faire coïncider les limites actuelles des cercles de Djibouti avec celles des secteurs de couverture, les limites entre ces deux cercles seront les suivantes :

- Dorale (fond de la baie);

- le ponceau situé à environ 2 kilomètres au sud-ouest de la station de Chébéllé;

- voie ferrée jusqu'à Holhol (Holhol faisant partie du cercle de Djibouti);

- oued Holhol jusqu'à la frontière anglaise.

Art. 2 - Sont abrogés toutes dispositions contraires au présent arrêté, et notamment les limites des cercles de Djibouti et d'Ali-Sabieh fixées par l'arrêté n° 57 du 19 janvier 1939.

Art. 3 - Le présent arrêté sera enregistré et publié au Journal officiel de la colonie.

7 juin 1941 – Arrêté n° 391 créant un PA à Holl-Holl

JO CFS.

Art. 1^{er} - il est créé à Holl-Holl un poste administratif dépendant du cercle d'Ali Sabieh dont le commandement est confié à un lieutenant des troupes coloniales désigné par le Général commandant supérieur des troupes et nommé par le Gouverneur.

Art. 2 - Le rôle du chef de ce poste est de seconder l'action du commandant de cercle dans ses attributions civiles. En cette qualité, il relève directement du commandant de cercle et lui rend compte de tout événement intérieur ou extérieur intéressant la population qu'il administre (mouvement, état d'esprit, situation politique, relations avec les tribus frontalières, renseignements divers qui lui parviennent.

Il reçoit de lui directement les instructions nécessaires concernant son action particulière et locale. En cas d'urgence, il peut communiquer avec les autorités supérieures du chef-lieu, à charge d'en informer son commandant de cercle dès que possible.

Art. 3 - Le commandant du cercle d'Ali-Sabieh précisera sur la carte les limites territoriales qu'il entend confier au chef de poste de Holl-Holl. Un croquis de ces limites sera adressé au Gouvernement.

Art. 4 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

19 juillet 1941 – Arrêté n° 488 créant provisoirement un Cercle d'Obock

ANOM, 1E3-4, «Correspondance 1935-1945».

Art. 1^{er} - Le territoire du Poste Administratif d'Obock est provisoirement détaché du Cercle de Tadjourah et érigé en Cercle.

Art. 2 - le Tribunal du 2^e degré de Tadjourah conserve dans son ressort le territoire du Cercle d'Obock.

Art. 3 - Il est provisoirement créé à Obock une agence spéciale disposant d'une avance maxima de 200 000 francs.

Art. 4 - Le secrétaire général est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré et publié partout où besoin sera.

9 octobre 1941 – Arrêté n° 699, abrogation de l'arrêté du 21 août 1940 et délimitation de Holl Holl

ANOM, 6G6.

Art. 1^{er} - E st abrogé l'arrêté n° 746 du 21 août 1940. Le Cercle d'Ali Sabieh demeure délimité conformément aux dispositions de l'article 3 de l'arrêté n° 57 du 18 janvier 1939 susvisé.

Art. 2 - Dans l'étendue du Cercle d'Ali Sabieh, les limites territoriales du poste administratif d'Holl Holl sont et demeurent fixées comme suit :

1/ Au sud-ouest et à l'ouest par une ligne partant de Tarantar et passant par les pentes est du mont Bourra, la cote 802 du Lougad Ali, le plateau de Dikri Ad Biou, Eyrolé (extrémité sud-ouest du plateau) et rejoignant les limites du poste administratif de Wéa;

2/ Au nord-ouest par une ligne brisée se confondant avec les limites du poste administratif de Wéa jusqu'à la côte;

3/ Au nord par le rivage maritime;

4/ A l'est et au sud-est par les frontières de la colonie;

17 novembre 1942 – Arrêté n° 565 sur les limites du cercle de Djibouti

ANOM 2A (carton 41, 1942-1943)

Vu l'arrêté du 18 janvier 1939 portant réorganisation territoriale de la Côte française des Somalis,

Vu l'arrêté n° 1352 du 31 décembre 1939 modifiant les limites des cercles de Djibouti et d'Ali Sabieh,

Vu l'arrêté n° 746 du 21 août 1940 modifiant à nouveau les limites des cercles de Djibouti et d'Ali Sabieh,

Vu l'arrêté n° 699 du 9 octobre 1941 rapportant l'arrêté du 21 août 1940,
sur proposition du général commandant supérieur,

Arrête

Art. 1^{er} - En vue de faire coïncider les limites actuelles des cercles de Djibouti et d'Ali-Sabieh avec celles des secteurs de couverture, les limites du cercle de Djibouti sont ainsi provisoirement fixées :

Doralé (fond de la baie)]

Ponceau situé à 2 kms au sud-ouest de la Station de Chebelle

Piton de Dei-Dei

Ali Olo

Karouin

Art. 2 - Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent arrêté, qui sera enregistré et publié au Journal officiel de la Colonie.

5 janvier 1943 – Arrêté n° 10, réorganisant les circonscriptions

ANOM 2A (carton 41, 142-1943) (dans ANOM 6G6, exemplaire en mauvais état).

Vu l'arrêté n° 57 du 19 janvier 1939 portant réorganisation territoriale de la Côte française des Somalis;
Vu les textes subséquents, notamment l'arrêté n° 1352 du 31 décembre 1939 et l'arrêté du 17 novembre 1942;

La commission nommée par décision n° 2 du 2 janvier entendue;

Arrête

Art. 1^{er} - La colonie de la Côte Française des Somalis et dépendances comprend les circonscriptions ci-après :

1/ Cercle de Djibouti

2/ Cercle de Dikhil

3/ Cercle de Tadjoura

Le cercle de Dikhil comprend les postes administratifs d'Ali-Sabieh et d'As Ela et le secteur nomade du Hanle.

Le cercle de Tadjoura comprend les postes administratifs d'Obock et le secteur nomade de l'Alta.

Art. 2 - Les limites du cercle de Djibouti sont les suivantes : Khor Ambabo - le coude de l'oued Wea situé à 2 kms du sud-ouest du signal Bouet - le confluent des oueds Wea et Chabelley - le signal du Guissi - la ligne Guissi-Goubet (cote 209) prolongée jusqu'à la frontière du Somaliland.

Les îles Waramous, Moucha et Maskali sont rattachées au cercle de Djibouti.

Art. 3 - Les limites entre les cercles de Dikhil et de Tadjoura sont les suivantes : le fond de la baie qui fait face à la petite île du Diable - la falaise bordant au sud l'oued Kadda Garraitou - l'embouchure de l'oued Gassaïle - la ligne de partage des eaux entre l'oued Haka et l'oued Gassaïle - la ligne de crête du Garbi - la cote 1036 - le bord supérieur de la falaise qui domine au nord la plaine de Hilou - la cote 756 - la ligne de partage des eaux entre les bassins du Birt Ela et de Alol, prolongée jusqu'à la frontière de la colonie.

Les îles du Diable sont rattachées au cercle de Dikhil.

Art. 4 - Les limites ouest du poste administratif d'Ali Sabieh sont les suivantes : partant du confluent de l'oued Chabelley et de l'oued Wea : l'oued Chabelley - l'oued Boulle jusqu'au sud du signal de Boulle (cote 523) - le signal d'Eyrole (cote 883,3) - le signal Guelemi (cote 831) - le piton situé à 500 m environ du sud-est de l'intersection de la route Djibouti-Dikhil avec l'oued Mouloud Yar - la ligne cote 832 - cote 909 - prolongée jusqu'à la frontière.

Art. 5 - Les limites du poste administratif d'As Ela sont les suivantes : une ligne sud-nord entre la frontière et la cote 389, sur l'oued Dourdour, à environ cinq kilomètres au nord-est de Sankal - la cote 467 (signal de Diksa Dere) - la cote 431 - la ligne signal de Karbilli - cote 709 prolongée jusqu'au lac Abbe.

Art. 6 - Les limites du poste administratif d'Obock sont les suivantes : Les thalwegs de l'oued Oroborou et de l'oued Haloum, de l'embouchure du premier à la tête du second, à environ un kilomètre à l'ouest de Gawe - la cote 1115, au nord de Sismo - la cote 991 (Roure) - l'extrémité sud du ravin de l'oued Karri - le thalweg de cet oued - puis celui de l'oued Weima jusqu'à Daddato.

Art. 7 - Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent arrêté, et notamment celles des arrêtés susvisés du 19 janvier 1939, du 31 décembre 1939, et du 17 août 1942.

Art. 8 - Le présent arrêté sera enregistré et publié au Journal officiel de la colonie.

18 septembre 1943 – Arrêté n° 753 modifiant l'organisation territoriale du cercle de Dikhil. Création du PA de Teoao

JO CFS.

Art. 1^{er} - Il est créé dans le cercle de Dikhil un nouveau poste administratif dont le chef lieu est à Teoao et dont les limites sont les suivantes :

Oddouma, Ora, Harrougo, Alloumbolto, en englobant la plaine de Sanas, le signal de Garbes, Dimbir Da Ba, le sommet du Babaalou (cote 987), la cote 965 sur la falaise d'Argou, la cote 1508 sur la ligne de crête de Garbi, la limite entre les cercles de Dikhil et de Tadjoura, la frontière de la colonie (cf schéma joint) [Il n'y est pas].

Art. 2 - L'administration des tribus Adorassou, Oloto, Oloto-K-Modaito, Dourba et Bor-Ke Wandaba du cercle de Dikhil relèvera du poste de Teoao.

Art. 3 - L'administration des tribus Debné et Adkalto relève du chef du poste administratif d'As-Ela dont les limites restent celles fixées par l'article 5 de l'arrêté n° 10 susvisé [du 5/1/1943].

Art. 4 - Le présent arrêté sera communiqué partout où besoin sera et inséré au Journal Officiel.

9 janvier 1945 – Arrêté n° 21, délimitant les circonscriptions, valable au 1^{er} janvier 1945

ANOM 6G6, JO CFS.

Art. 1^{er} - La colonie de la Côte Française des Somalis et dépendance comprend les circonscriptions administratives ci-après :

- cercle de Djibouti
- cercle d'Ali Sabieh
- cercle de Dikhil
- cercle de Tadjourah

Le cercle de Dikhil comprend les postes administratifs de Dawano et d'As Eyla.

Le cercle de Tadjoura comprend le poste administratif d'Obock et le secteur nomade de l'Alta. (...)

Art. 2 - Le cercle de Djibouti est limité par la côte sud du golfe de Tadjoura depuis la frontière du Somaliland à Loyada jusqu'au fond de la baie de Khor Ambado, la ligne droite idéale joignant ce dernier point au coude de l'oued Wea situé à 2 km au sud-ouest du signal Bouet, la rive gauche de l'oued Wea jusqu'à son confluent avec l'oued Chebeleh, la rive gauche de l'oued Chebeleh jusqu'au viaduc du chemin de fer, la ligne droite idéale joignant le viaduc du chemin de fer au signal Guissy (cote 194), la ligne droite idéale signal Guissy (cote 194) à Goubet (cote 209) prolongée jusqu'à la frontière du Somaliland, la frontière de la colonie jusqu'à la mer.

Les îles Waramous, Moucha et Maskali sont rattachées au cercle de Djibouti.

Le Cercle de Djibouti administre toutes les populations sédentaires des agglomérations permanentes à l'intérieur du cercle (Djibouti, Loyada, Chebeleh, Grande Doudah, Petite Doudah, Demerjak, etc.)

Art. 3 - Le cercle d'Ali Sabieh est limité par le cercle de Djibouti au nord-est, la côte sud du golfe de Tadjoura du fond de la baie de Khor Ambado à l'extrémité de la pointe de ras Eire, la ligne droite idéale ras Eire - Moulgate cote 660, la ligne droite idéale Moulgate cote 660 - Illadera cote 761, prolongée jusqu'à sa rencontre avec la piste Djibouti Ali Sabieh, la piste incluse jusqu'au point Guelangale cote 651, la ligne droite idéale Guelangale cote 651 - signal Aïchanti cote 567, la ligne droite idéale signal Aïchanti cote 567 à Errougatari cote 679, la ligne droite idéale Errougatari cote 679 à cote 615 prolongée vers le sud jusqu'à sa rencontre avec la frontière de la colonie, la frontière de la colonie jusqu'à hauteur de la limite du cercle de Djibouti.

Le Cercle d'Ali Sabieh administre les tribus Issas, rer-Moussé, Mamassan, Ourweina, Walaldon, Fourlabé, HHerrona, Wardick, nomadisant à l'intérieur du cercle.

Art. 4 - Le cercle de Dikhil est délimité par la rive sud du golfe de Tadjourah, de l'extrémité de la pointe de ras Eire au fond de l'anse Gabrielle par la crête de la falaise au sud de l'oued Inki Garraitou, la rive sud du lac Assal, la ligne droite idéale Guiba Bouyi - cote 990 de l'Ablissi Bara, la ligne droite idéale cote 990 - signal Si Yare centre cote 736 prolongée jusqu'à sa rencontre avec la frontière nord de la colonie, la frontière jusqu'au point d'où part la limite du cercle d'Ali Sabieh, la limite ouest du cercle d'Ali Sabieh.

Le Cercle de Dikhil administre les tribus Adohyamara, Debné et Adorassou ainsi que les Assahyamara des tribus Data Galaéla, Adkalto, Oloto, Amassito, Dourba, Wardela, Oloto k Modaito nomadisant en territoire français.

Art. 5 - Les limites de la zone attribuée au poste administratif de Dawano est la suivante: bords du lac Endoumi, Ora, Harrouge, Allambbalto en englobant la plaine de Sanas, le signal de Garbès, Dimbri Koma cote 571, le sommet du Baba Alou, la côte 950 de l'Ablisi Bara.

Art. 6 - Les limites de la zone attribuée au poste administratif d'As Eylal sont le méridien passant par la cote 309 sur l'oued Dourdour, la cote 309, la cote 431 (près du signal de Dixa-Dere), la ligne droite idéale cote 431 - cote 709 prolongée jusqu'à la frontière.

Art. 7 - Le cercle de Tadjoura est limité par les rives du golfe de Tadjourah et du détroit de Bab-el-Mandeb, depuis l'anse Gabrielle jusqu'au ras Doumeirah, la frontière nord de la colonie de ras Doumeirah jusqu'au point d'où part la limite du cercle de Dikhil, le cercle de Dikhil.

Les îles du Goubet Kharab et celles des Sept Frères et de Doumeirah sont rattachées au cercle de Tadjoura.

Le cercle de Tadjourah administre les tribus Adal, Adali k Hassoba, Adali de Billadi Goda, Hassoba, Alli, Adali k Séka, Kona Eli Boudar, Badoita Méla, toute la confédération des Danakil Adohayamara (sic) ainsi que les Danakil Assahyamara des tribus Ablissa, Goumbar, Gaffra, Oloto k Madima, Mahé Sarra nomadisant en territoire français.

Art. 8 - La limite de la zone attribuée au poste administratif d'Obock est la suivante : les thalwegs de l'oued Oroborou et de l'oued Haloum de l'embouchure de premier à la tête du second à environ un kilomètre à l'ouest de Gawé, la cote 1115 (nord de Sismo), la cote 991 (Roure), l'extrémité sud du ravin de l'oued Jari, le thalweg de cet oued puis celui de l'oued Weima jusqu'à Daddato.

Art. 9 - A la tête de chaque cercle est placé soit un fonctionnaire civil, en principe un administrateur des colonies, soit un officier hors-cadres ou dans les cadres, nommé par décision du Gouverneur.

Le Commandant de Cercle correspond directement avec le Gouverneur.

Les chefs de poste administratif et de secteur nomade relèvent du Commandant de Cercle.

Art. 10 - Le Commandant de Cercle est responsable de la police et de la sécurité dans l'ensemble de son territoire. La répartition des forces de police entre les circonscriptions est fixée par le Gouverneur.

Art. 11 - Le présent arrêté aura effet à compter du 1er janvier 1945. Il abroge toutes dispositions antérieures et sera enregistré et publié au Journal Officiel de la colonie.

14 septembre 1945 – Arrêté n° 1078 portant institution en CFS d'un Corps de notables évolués

JO CFS.

Art. 1^{er} - Il est institué en CFS un corps de notables évolués choisis parmi les indigènes sujets français occupant une situation marquante dans l'ordre social, corporatif ou économique. Ces notables auront un rôle de liaison entre l'administration d'une part, les collectivités ou les activités auxquelles ils se rattachent d'autre part.

Art. 2 - La qualité de notable évolué est attribuée par décision du Chef de la colonie sur proposition motivée du Chef de circonscription.

Art. 3 - Nul ne peut être reconnu notable évolué s'il n'appartient à l'une des races autochtones ou a un groupement ethnique définitivement fixé dans le pays.

L'impétrant devra, par ailleurs, être âgé de vingt-cinq ans révolus, savoir lire et écrire le français, n'avoir aucun antécédent judiciaire et être parvenu, de notoriété publique, à un degré d'évolution morale et matérielle suffisant.

Art. 4 - La qualité de notable évolué pourra être retirée dans les formes déterminées à l'article 2.

Article 5 - Les notables évolués, reconnus dans les conditions qui viennent d'être énoncées, sont soustraits au régime des peines de l'indigénat.

Art. 6 - Le présent arrêté qui donnera lieu à des mesures de publicité extraordinaire, sera publié et communiqué partout où besoin sera.

31 août 1946 – Arrêté n° 1060, portant réorganisation des circonscriptions administratives

JO CFS.

Art. 1^{er} - Le territoire de la Côte Française des Somalis et Dépendances est divisé en 3 circonscriptions administratives appelées Cercles :

- le cercle de Djibouti
- le cercle de Dikkil
- le cercle de Tadjoura

Le cercle de Djibouti englobe le poste administratif d'Ali Sabieh

Le cercle de Dikkil ceux de Dawano et d'Asseyla

Le cercle de Tadjoura celui d'Obock et le secteur nomade de l'Alta

Les Chefs-Lieux des 3 Cercles sont respectivement Djibouti, Dikkil et Tadjoura.

Art. 2 - Les limites entre les trois cercles sont définies comme suit :

1/ Entre les cercles de Djibouti et de Dikkil une ligne brisée partant de l'embouchure de l'oued Ber Eylal sur la côte sud du golfe de Tadjoura (à 6 kms ouest du ras Eire), joignant dans l'ordre les points :

- cote 650 (5 Km ouest de l'Arta)
- cote 780 (mont Anod, 6 km sud-est de Oueah)
- cote 883,3 (mont Eyrole)
- cote 864 (mont Goulemi-Meulélé)
- cote 615 (entrée de la piste d'Ali-Sabieh, dans le Bara-Ouin)
- cote 1003 (mont Aroa, 7 Km nord-ouest de Daouenle)

et prolongée en direction de la cote 1054 (4 km sud de Daouenle) jusqu'à la frontière.

2/ Entre les cercles de Dikkil et de Tadjoura, une ligne brisée partant du fond de l'anse Gabrielle (2 km nord-ouest du Gueni Koma, dans le Ghubet-Kharab), joignant dans l'ordre les points :

- puits de Guiba Boule (pointe sud du lac Assal)
- cote 990 (Ablissi Bara)
- cote 1065 (4 km nord-ouest de la plaine d'Eylou)
- cote 634 (signal Gouma SE, à l'est du lac Alli)

et remontant le cours de l'oued Gouma vers le nord-ouest jusqu'à la frontière.

Art. 3 - Les zones attribuées aux postes administratifs sont les suivants :

1/ Ali Sabieh : toute la partie du cercle de Djibouti se trouvant au sud de la ligne joignant les points : cote 780 (mont Anod), viaduc de Chebele, signal cote 194 (Guissy), cote 209 (Goubet) et prolongée jusqu'à la frontière dans l'alignement Guissi-Goubet.

2/ Asseyla : la partie sud-ouest du cercle de Dikkil comprise entre le lac Abbe, la frontière sud du territoire et la ligne partant de l'embouchure de l'oued Ouara Kounta (lac Abbe), joignant dans l'ordre les points : signal de Karbilhi, cote 431 (2 km nord du signal Dixa-Dere), cote 389 dans l'oued Dourdour et prolongée jusqu'à la frontière en direction de la cote 566 (Mororo).

3/ Dawano : la partie du cercle de Dikkil se trouvant au nord-ouest de la ligne brisée définie par les points : embouchure de l'oued Gabaita (lac Eudoumi Bada), mare d'Arougo, mare d'Asseian-Goula, cote 238 (Kouteli), signal de Garbes (cote 392), cote 987 (Baba Alou), cote 251 (4 km sud-est de Bougbougto), cote 990 (Ablissi Bara).

4/ Obock : la partie du cercle de Tadjoura à l'est de la ligne partant de Dadato (oued Weima) remontant le cours des oueds Weima, puis Barri jusqu'au puit de Mandi, joignant en droite ligne ce point au puit de Massaiaia dans l'oued Dallai, et suivant le cours de cet oued jusqu'à la mer.

Art. 4 - Les îles Waramous, Maskali et Moucha sont rattachées au cercle de Djibouti. L'île des Boutres est rattachée au cercle de Dikkil. Les îles du Ghubet-Kharab, des Djeziret Seba et de Doumeira sont rattachées au cercle de Tadjoura.

Art. 5 - Chaque Commandant de Cercle administre les habitants des agglomérations de son Cercle et les tribus nomadisant dans sa circonscription.

En ce qui concerne les nomades :

- le Cercle de Djibouti administre plus spécialement les tribus Issa de la région Oueah-Arta, les Binindjog (centre Holl-Holl) et les Assadjog (Centre Ali-Sabieh);

- le cercle de Dikhil (sic) administre plus spécialement :

- 1/ les tribus Issa Djamagarato (nomadisant entre Oueah et Obono) et Quotondjog (nomadisant dans les montagnes entre Dikkil et Ali Sabieh;

- 2/ les tribus Adohyamara Debné et Adorassou;

- 3/ les tribus Assahyamara Data Galaela, Hadolita, Adkalto, Oloto, Wandaba, Madima et Olotok-Modaito nomadisant en territoire français.

- le cercle de Tadjoura administre plus spécialement :

- 1/ les tribus Adohyamara des anciens sultanats de Tadjoura et de Raheïta;

- 2/ les tribus Assahyamara Ablissa, Goumbar, Gafra et Olotok-Madima nomadant en territoire français.

Art. 6 - A la tête de chaque cercle est placé soit un fonctionnaire civil, en principe administrateur des colonies, soit un officier hors cadres.

A la tête de chaque poste administratif est placé un officier ou sous-officier hors cadre, ou un fonctionnaire civil.

Les affectations de ce personnel seront prononcées par le gouverneur par voie d'arrêté ou de décision.

Art. 7 - Les chefs de poste administratif et de secteur nomade relèvent du commandant de cercle.

Le commandant de cercle est placé sous l'autorité du directeur du Gouverneur.

Art. 8 - Le commandant de cercle est responsable de la police et de la sécurité dans l'ensemble de son territoire. La répartition des forces de police entre les circonscriptions est fixée par le Gouverneur.

Art. 9 - Le présent arrêté aura effet à compter du 1er septembre 1946. Il abroge toutes dispositions antérieures contraires et sera enregistré et publié au Journal officiel de la colonie.

Note annexée à l'arrêté

Pour toute expression géographique, cote, nom de lieu, etc., se référer à la carte en couleurs au 1/200.000 de la CFS publiée en 1939.

Pour faciliter les recherches, l'orthographe des expressions géographiques mentionnées dans l'arrêté est conforme à celle employée pour l'établissement de la carte.

15 novembre 1946 – Arrêté n° 1338 modifiant la limite entre les cercles de Dikkil et Tadjoura

ANOM 2A.

Art. 1^{er} - La deuxième partie de l'article 2 de l'arrêté 1060 du 31 août 1946 est modifiée comme suit :

2°/ Entre les cercles de Dikkil et de Tadjoura une ligne brisée partant du fond de l'anse Gabrielle (2km nord-ouest du Gueni Koma, dans le Ghubet-Kharab), joignant dans l'ordre les points :

- puits de Guiba Bouïe (pointe sud du lac Assal)

- cote 990 (Ablissi Bara)

- cote 828 (8 km nord-ouest de la cote 990)

- puits de Tikib

- cote 634 (signal Gouma à l'est du lac Alli)

- et remontant le cours de l'oued Gouma vers le nord-ouest jusqu'à la frontière.

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

26 février 1947 – Arrêté n° 207 modifiant les quartiers de Djibouti

ANOM 2A.

Vu la nécessité de nommer un chef de quartier pour seconder le Commandant de Cercle dans l'administration des habitants autochtones du quartier dit Européen.

Sur la proposition du Commandant de Cercle de Djibouti (...)

Art. 1^{er} - L'arrêté n° 1004 du 3 octobre 1939 est modifié comme suit :

«Art. 2 - Il est créé dans le centre urbain de Djibouti un quartier dit "Européen". L'agglomération indigène, ou Bender Djedid, est divisée en sept quartiers numérotés de 1 à 7.

A la tête de chaque quartier est placé un chef de quartier ayant autorité sur tous les habitants autochtones ou étrangers ne possédant pas le statut européen.

Ces chefs de quartier sont chargés plus spécialement de faire assurer la propreté, l'ordre et la tranquillité dans leurs quartiers respectifs sous le contrôle du Commandant de Cercle. Ils sont placés sous l'autorité directe de ce fonctionnaire et sont responsables devant lui des actes de leur administration.

Art. 3 - Les huit quartiers ci-dessus désignés sont désignés comme suit :

- quartier dit "Européen" : délimité au nord par la Place Menelick, au sud par le Bender, à l'ouest par le boulevard Bonheure, à l'est par le boulevard de Gaulle.

- Quartier 1 : sans changement.

- Quartier 2 : sans changement.»

Le reste sans changement.

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

29 octobre 1947 – Arrêté n° 2008 modifiant l'arrêté 1060 du 31 août 1946

JO CFS.

Art. 1^{er} - L'arrêté n° 1060 du 31 août 1946 portant réorganisation des circonscriptions administratives de la Côte française des Somalis est modifié comme suit :

Dans tout le texte :

Au lieu de «poste administratif de Dawano»

Lire «poste administratif de Yoboki». (le reste sans changement)

Art. 2 - Le présent arrêté sera publié partout où besoin sera et inséré au Journal officiel de la colonie.

31 mars 1949 – Arrêté n° 351 modifiant l'arrêté 1060 du 31 août 1946 et créant 4 cercles

JO CFS.

Art. 1^{er} - L'article 1^{er} de l'arrêté n° 1060 du 31 août 1946 est modifié ainsi qu'il suit ;

«Le territoire de la Côte française des Somalis et dépendances est divisé en quatre circonscriptions administratives appelées cercles :

- le cercle de Djibouti;

- le cercle de Dikhil;

- le cercle de Tadjoura;

- le cercle d'Ali-Sabieh;

Le cercle de Dikhil englobe les postes de Dawano et d'As-Ela.

Le cercle de Tadjoura, celui d'Obock et le secteur nomade de l'Alta.

Les chefs lieux des quatre cercles sont respectivement : Djibouti, Dikhil, Tadjoura et Ali-Sabieh.

Les limites du cercle d'Ali-Sabieh demeurent les mêmes que celles attribuées à l'article 3 de l'arrêté susvisé au poste administratif d'Ali-Sabieh.»

Le 3^e alinéa de l'article 5 de l'arrêté 1060 précité est modifié ainsi qu'il suit :

«Le cercle de Djibouti administre plus spécialement les tribus Issa de la région Ouéah-Arta.

Le cercle d'Ali-Sabieh administre plus spécialement les Binindjog (centre Holl-Holl) et les Assadjog (centre Ali-Sabieh).»

Art. 2 - Le présent arrêté qui donnera lieu à des mesures de publicité extraordinaires, sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et inséré au Journal officiel de la colonie.

25 février 1950 – Décision n° 250 sur le poste d'Oueah

ANOM 4E6/1.

Art. 1^{er} - L'officier ou sous officier chef du poste militaire de Ouéah est chargé, dans une région s'étendant à l'intérieur des limites suivantes : passe d'entrée du Gubbet Karab, Kourtimalé, lisière sud du Bara Yer, Eyrolé, limite entre le cercle d'Ali-Sabieh et le Cercle de Dikhil, limite entre le Cercle d'Ali-Sabieh et le Cercle de Djibouti, Chebellé, Khor Ambado, côte sud du golfe de Tadjoura entre Khor Ambado et la passe du Gubbet Karab, du contrôle des tribus nomades dépendant des Cercle de Djibouti et de Dikhil pour le compte des Commandants de ces deux Cercles.

Art. 2 - Pour effectuer ce contrôle, le Chef de Poste de Ouéah sera assisté d'une section mobile de tirailleurs somalis munis d'un train chamelier.

Art. 3 - La présente décision sera enregistrée et communiquée partout où besoin sera et insérée au Journal Officiel de la Colonie.

5 septembre 1950 – Arrêté n° 881 créant deux circonscriptions électorales dans le cercle de Dikhil

JO CFS 9/1950.

Art. 1^{er} - Le cercle de Dikhil, tel qu'il est défini par, les arrêtés précités, est partagé en deux circonscriptions électorales correspondant à deux zones d'habitat, l'une appelée Dikhil-Sud (pays Issa) et l'autre Dikhil-Nord (pays Dankali) et délimité comme suit :

a) Dikhil-Sud : au nord-est par les lieux dits Okar-Dietie, Euchkompo, Goubélé, pointe sud de la passe du Goubet Kharab; au sud et au nord-ouest par la frontière d'Ethiopie et les limites des cercles d'Ali-Sabieh et de Djibouti.

b) Dikhil-Nord : au nord par les limites du cercle, à savoir : ouest du Goubet-Kharab, sud du lac Assal, Ablissi Bara, Tibiko, Gouma; à l'ouest par la frontière d'Ethiopie; au sud-est par la limite nord-est de la zone dite Dikhil-Sud.

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

23 décembre 1952 – Arrêté n° 1284 sur le contrôle des véhicules et marchandises par le chef de poste de Loyada

JO CFS.

Art. 1^{er} - Le chef du poste de Loyada est chargé, pour compter du 1^{er} janvier 1953, du contrôle des véhicules et marchandises à l'entrée et à la sortie du Territoire.

Art. 2 - une indemnité forfaitaire, pour travaux supplémentaires, dont le montant maximum mensuel ne pourra, en aucun cas, dépasser trois mille francs (3000 fr.), lui est accordée sur présentation d'un certificat de service fait, établi par le Commandant du détachement de gendarmerie de Djibouti.

(...)

28 septembre 1955 – Arrêté n° 1269 fixant les limites des circonscriptions électorales

Art. 1^{er} - Les limites des circonscriptions électorales sont identiques à celles fixées pour les quartiers de la ville de Djibouti pour les cercles et postes administratifs, à savoir :

1° - 1^{re}, 2^e, 3^e, 4^e et 5^e circonscriptions : Ville de Djibouti : limites fixées par l'article 3 de l'arrêté du 3 octobre 1939 modifié par celui du 26 février 1947.

2° - 6° circonscription : Ali-Sabieh - Limites fixées par l'article 2, paragraphe 1 et article 3, paragraphe 1, de l'arrêté du 31 août 1946.

3° - 7° circonscription : Obock - Limites fixées par l'article 3, paragraphe 4, de l'arrêté du 31 août 1946.

4° - 8° circonscription : Dikhil-Nord - Limites fixées par l'article 1^{er}, paragraphe b de l'arrêté du 5 septembre 1950.

5° - 9° circonscription : Dikhil-Sud - Limites fixées par l'article 1^{er}, paragraphe a de l'arrêté du 5 septembre 1950 modifié par l'arrêté n° 1270 du 28 septembre 1955.

6° - 10° circonscription : Tadjourah - Limites fixées par l'article 3, paragraphe 4 de l'arrêté du 31 août 1946 et par l'article 1^{er} de l'arrêté du 15 novembre 1946.

(...)

3 février 1956 – Arrêté n° 208 concernant l'organisation de la commune de Djibouti

JO CFS.

Art. 1^{er} - L'agglomération de Djibouti est divisée en sept quartiers urbains et un quartier sub-urbain. Pour chaque quartier est prévu un poste de chef de quartier confié à un notable autochtone qui est tout spécialement chargé de faire assurer l'ordre, la tranquillité et le respect des règlements de voirie et d'hygiène, sous l'autorité du Commandant de Cercle devant lequel il est responsable des actes de son administration.

Délimitation des quartiers

Art. 2 - Les limites de ces quartiers sont fixées comme suit :

Quartier européen - Il comprend les secteurs situés au nord du talus du Bender (boulevard de Brazzaville inclus), prolongé comme suit :

A l'Est : l'avenue de Brazzaville (incluse), puis la rue du service vétérinaire jusqu'au passage à niveau, puis une ligne rejoignant la limite sud du titre foncier n° 492 jusqu'à la mer;

A l'Ouest : le talus sud de la voie publique située au sud du marché puis la limite des titres fonciers n° 188 (est et sud) et n° 183 (sud) prolongée jusqu'en bordure est du titre foncier n° 201 (salines).

Quartier 1 - Au Nord : la limite sud de la ville européenne; à l'Est : le boulevard 14 (inclus); au Sud : l'avenue 13 (incluse); à l'Ouest : la limite du titre foncier n° 201 (salines).

Quartier 2 - Au nord : la limite sud du quartier européen; à l'Est : le rivage de la mer; au Sud : l'avenue 13 (incluse), le boulevard de Gaulle (exclu), la voie (exclue) servant de passage au canal Khor Bourhan, jusqu'à la mer; à l'Ouest le boulevard 14 (inclus).

Quartier 3 - Au Nord : la limite sud du quartier 2; à l'Est : le rivage de la mer; au Sud : l'avenue 26 (incluse) prolongée à l'est du boulevard de Gaulle par la rue conduisant à l'intendance militaire (incluse); puis les limites ouest et nord du titre foncier n° 33 prolongée (sic) jusqu'à la mer (intendance militaire); à l'Ouest : le boulevard 14 (inclus).

Quartier 4 - Au Nord : la limite sud du quartier (sic, 1 en fait); à l'Est : le boulevard 14 (exclu); au Sud : l'avenue 26 (incluse); à l'Ouest : les limites du titre foncier n° 201 (salines).

Quartier 5 - Au Nord : la limite sud du quartier 4 et du quartier 3; à l'Est : le rivage de la mer; à l'Ouest : la route de Zeila (incluse) et son prolongement jusqu'au passage à niveau sur la route d'Ambouli, les limites du stade municipal étant incluses dans ce quartier; au Sud : une ligne joignant le passage à niveau ci-dessus à l'angle le plus proche (borne 5) du titre foncier n° 172 (salines), puis les limites de celui-ci, au Nord et à l'Est, jusqu'à la borne 2, prolongée de la borne 2 à la borne 1 jusqu'à la mer.

Quartier 6 - Au Nord : les limites sud du quartier 4; à l'Est : les limites est du quartier 5 et la route d'Ambouli (incluse); à l'Ouest : les limites du titre foncier n° 201 (salines); au Sud : les secteurs construits de la boucle d'Ambouli au sud de l'avenue du stade.

Quartier d'Ambouli - Les agglomérations autonomes d'Ambouli, les lotissements de la Compagnie de Gardes-Cercle, de l'Aviation, et tous autres qui pourraient se créer dans ce secteur. (...)

22 mars 1956 – Arrêté n° 453 sur l'organisation administrative du territoire

JO CFS.

Art. 1^{er} - Les dispositions des articles 1^{er} et 3 de l'arrêté n° 1060 du 31 août 1946 sont modifiées et complétées comme suit :

Art. 1^{er} - Au lieu de «Le Cercle de Tadjoura celui d'Obock et le secteur nomade de l'Alta» lire

«Le cercle de Tadjoura : ceux d'Obock et de Dorra.»

Art. 3 - Ajouter

«5° Dorra : la partie du cercle de Tadjoura se trouvant au nord de la ligne brisée définie par les points : cote 990 (Ablissi Bara), mont Maro, cote 630 (est de l'oued Doubyé), puits de Hodmadi, cote 908 (Gaou), la mare d'As-Dorra, la cote 1175 (Koussourale), la cote 1225 (Kalla Assa sud), la cote 942 (Kalla Assa nord), le puits de Mendi, et à compter de ce lieu, la limite antérieurement tracée avec le poste d'Obock».

(Le reste sans changement).

15 mai 1957 – Arrêté n° 657 délimitant les circonscriptions électorales

JO CFS 23/5/1957.

Art. 1^{er} - Les circonscriptions électorales créées par la Loi n° 57-507 du 17 avril 1957 sus-visée, sont délimitées ainsi qu'il suit :

Circonscription électorale de Djibouti - Ses limites se confondent avec celles du cercle de Djibouti, telles qu'elles sont définies par l'arrêté n° 1060 du 31 août 1946 modifié par l'arrêté n° 351 du 31 mars 1949.

Circonscription électorale de Tadjoura-Obock - Ses limites se confondent avec celles du cercle de Tadjoura, telles qu'elles sont définies par l'arrêté n° 1060 du 31 août 1946 modifié par l'arrêté n° 351 du 31 mars 1949.

Circonscription électorale de Dikhil-Ali-Sabieh-Yoboki - Ses limites se confondent avec celles des cercles de Dikhil et d'Ali-Sabieh (exception faite de la ligne brisée séparant ces deux cercles), telles qu'elles sont définies par l'arrêté n° 1060 du 31 août 1946 modifié par les arrêtés n° 1338 du 15 novembre 1946, n° 2008 du 29 octobre 1947 et n° 351 du 31 mars 1949.

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

30 mai 1958 – Arrêté n° 64/SPCG portant réorganisation des quartiers de Djibouti

JO CFS 4-5/1958.

Art. 1^{er} - L'agglomération de Djibouti est divisée en sept quartiers urbains et un quartier sub-urbain.

Art. 2 - Les limites de ces quartiers demeurent fixées comme suit :

- Quartier Européen : il est délimité par :

Au Nord : la mer;

A l'Est : boulevard de Gaulle prolongé, boulevard de Gaulle jusqu'à l'avenue de Brazzaville;

Au Sud : avenue de Brazzaville, avenue du Bender. - Le talus sud de la voie publique située au sud du marché puis la limite des titres fonciers n° 188 (Est et Sud) et n° 183 (Sud) prolongée jusqu'à la bordure est du titre foncier n° 201 (Salines);

A l'Ouest : la mer.

- Quartier n° 1 :

Au Nord : la limite sud de la ville Européenne;

A l'Est : le boulevard 14;
 Au Sud : l'avenue 13;
 A l'Ouest : la limite du titre foncier n° 201 (Salines).
 - Quartier n° 2 :
 Au Nord : la limite Sud du quartier européen;
 A l'Est : le rivage de la mer;
 Au Sud : l'avenue 13, le boulevard de Gaulle, la voie servant de passage au canal Khor-Bourhan jusqu'à la mer;
 A l'Ouest : le boulevard 14.
 - Quartier n° 3 :
 Au Nord : la limite sud du quartier 2;
 A l'Est : le rivage de la mer;
 Au Sud : l'avenue 26 prolongée à l'Est du boulevard de Gaulle par la rue conduisant à l'Intendance militaire; puis les limites ouest et nord du titre foncier n° 33 prolongées jusqu'à la mer (Intendance militaire);
 A l'Ouest : le boulevard 14.
 - Quartier n° 4 :
 Au Nord : la limite sud du quartier 1;
 A l'Est : le boulevard 14;
 Au Sud : l'avenue 26;
 A l'Ouest : les limites du titre foncier n° 201 (Salines).
 - Quartier n° 5 :
 Au Nord : la limite sud du quartier n° 4 et du quartier n° 3;
 A l'Est : le rivage de la mer;
 A l'Ouest : la route de Zeila et son prolongement jusqu'au passage à niveau sur la route d'Ambouli, les limites du Stade municipal étant incluses dans ce quartier;
 Au Sud : la ligne joignant le passage à niveau ci-dessus à l'angle le plus proche (borne 5) du titre foncier n° 172 (Salines) puis les limites de celui-ci au Nord et à l'Est, jusqu'à la borne 1, prolongée de la borne 2 à la borne 1 jusqu'à la mer.
 - Quartier n° 6 :
 Au Nord : les limites sud du quartier 4;
 A l'Est : les limites ouest du quartier 5 et la route d'Ambouli;
 A l'Ouest : les limites du titre foncier n° 201 (Salines);
 Au Sud : les secteurs construits au sud de l'avenue du Stade.
 Quartier d'Ambouli : l'agglomération d'Ambouli.
Art. 3 - Pour chaque quartier le poste de Chef de Quartier est confié à un notable autochtone qui est chargé de faire respecter la tranquillité publique et les règlements d'états-civils (sic), d'hygiène et de voirie, sous l'autorité du Commandant de Cercle devant lequel il est responsable.
 Les Chefs de Quartier n'ont pas la qualité de fonctionnaires.
Art. 4 - Nul ne peut être nommé Chef de Quartier s'il ne remplit les conditions suivantes :
 a) Etre citoyen français de statut de droit commun ou de statut personnel;
 b) N'avoir pas été l'objet de condamnation privative de liberté;
 c) Etre âgé de 30 ans au moins;
 d) Avoir une connaissance jugée suffisante de la langue française et parler couramment le somali, le dankali et l'arabe, ou au moins deux des trois dernières langues.
 (...)

Art. 14 : l'arrêté 580 bis du 10 juin 1948 modifié par arrêté 852 du 29 juin 1953 et l'arrêté du 3 février 1956 sont abrogés, ainsi que toutes dispositions contraires au présent arrêté.

(...)

31 mai 1958 – Arrêté n° 68/SPCG fixant le statut des Okals

JO CFS 4-5/1958

Art. 1^{er} - Les Okals sont des notables autochtones n'ayant pas qualité de fonctionnaires appelé à représenter l'Administration auprès de leurs tribus (sic) et leurs tribus auprès de l'Administration. L'appellation d'akel général est réservée aux notables qui, traditionnellement, exercent une autorité et une influence reconnue sur plusieurs fractions ou tribus d'un même groupe ethnique.

Art. 2 - Nul ne peut être nommé akel s'il ne réunit pas les conditions suivantes :

- être citoyen français de statut personnel;
- être physiquement apte;
- n'avoir pas été condamné à une peine privative de liberté.

Entrée en fonction

Art. 3 - Pour chaque fraction ou tribu l'akel est choisi dans la famille qui fournit traditionnellement le chef coutumier après consultation, par les soins du Commandant de Cercle, des principaux chefs de famille de sa fraction, de l'akel général et des okals des fractions apparentées.

Art. 4 - Le candidat choisi dans les conditions indiquées ci-dessus est investi par décision individuelle prise sur proposition du Ministre de l'Intérieur à l'expiration d'un stage probatoire de trois mois ayant pour point de départ la date d'arrivée à Djibouti du rapport du Commandant de Cercle présentant le candidat.

Attributions

Art. 5 - En dehors des fonctions générales de représentation rappelées à l'article premier ci-dessus les okal sont tenus plus précisément : de répondre aux convocations des Commandants de Cercle; d'effectuer auprès de ceux-ci les déclarations d'Etat-civil intéressant leur tribu ou fraction; de présenter des comptes rendus exacts de la situation de leur groupement et des troupeaux; de signaler tout litige coutumier ou tout événement de quelque importance dont ils ont connaissance directement ou indirectement.

Hors de Djibouti les okal suivent leurs fractions en transhumance. Ils fixent en commun les zones assignées pour les pâturages et règlent les menus litiges survenant à l'intérieur de leur groupement.

Les okal sont les auxiliaires directs de l'Administration en matière d'hygiène, d'assistance médicale, d'enseignement et de voirie.

Un akel peut à l'occasion prendre le titre de chef de village.

Un akel peut être chargé des fonctions de Cadi, s'il remplit les conditions nécessaires.

Indemnités - Sanctions

Art. 6 - Chaque akel perçoit sur les fonds du budget local une indemnité mensuelle dont le montant est indiqué dans la décision de nomination qui le concerne.

Le chiffre de cette indemnité est fixé par le Chef du Territoire, en Conseil de Gouvernement, sur la proposition du Ministre des Affaires Intérieures, dans la limite des crédits alloués par l'Administration Territoriale.

Art. 7 - Des majorations d'indemnités peuvent être accordées dans les mêmes conditions sans que l'ancienneté dans la fonction soit obligatoirement prise en considération.

Art. 8 - Des sanctions peuvent être prises à l'encontre des okal en cas de mauvaise manière habituelle de servir ou de manquement aux instructions reçues.

Ce sont dans l'ordre de gravité croissante :

- la réprimande;

- l'avertissement écrit;
- la suppression temporaire de solde pour un maximum de trois mois;
- la révocation.

La réprimande est infligée par le Commandant de Cercle à charge d'en rendre compte au Ministre de l'Intérieur. Les autres sanctions sont prises par le Chef du Territoire sur proposition des Commandants de Cercle et du Ministre de l'Intérieur.

Divers

Art. 9 - Les okal et okal généraux sont investis à vie. En cas d'invalidité, d'impotence ou de troubles physiques graves, ils conservent le bénéfice de leur indemnité mais peuvent se faire assister, avec le consentement du Commandant de Cercle, d'un adjoint assujetti aux mêmes obligations qu'eux.

Art. 10 - Le fonction d'okal est compatible avec l'exercice d'une profession libre.

Art. 11 - Le nombre total des okal n'est pas limité. La création de poste ou leur suppression à la suite de décès ou de la révocation du titulaire est laissée à l'appréciation du Chef de Territoire.

Création ou suppression résultant implicitement de la désignation ou du défaut de désignation d'un titulaire.

Les nominations ne peuvent avoir lieu que dans le cadre des inscriptions budgétaires de l'exercice en cours.

Art. 12 - Les dispositions du présent arrêté sont applicables mutatis mutandis, aux chefs de village qui ne sont pas okal.

Art. 13 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Le chef du Territoire, Président du Conseil de Gouvernement, Maurice Mekker

Le vice-Président du Conseil de Gouvernement, Mahoud Harbi

Le Ministre des Affaires intérieures : Ahmed Hassan Liban

14 mars 1961 – Arrêté n° 306 relatif à la circulation sur les pistes d'intérêt militaire

JO CFS.

Art. 1^{er} - Les pistes d'intérêt militaire désignées ci-après, construites par l'Armée, sont réservées aux transports par véhicule militaires et administratifs :

- piste frontière de Loyada à Guistir;
- bretelle comprise entre Hol-Hol et l'intersection de la piste ci-dessus avec l'oued Hol-Hol;
- bretelle comprise entre Ali-Adné et Goumachilé;
- piste d'Ali-Sabieh à Guistir;
- piste du mont Goubed à Dey-Dey;
- piste de Dey-Dey à Bieidley ainsi que le terrain d'aviation de Bieidley.

Art. 2 - La circulation sur les pistes d'intérêt militaire est rigoureusement interdite à tous véhicules autres que ceux visés à l'article 1^{er}, sauf autorisation spéciale délivrée par écrit, pour chaque déplacement, par les Commandant de Cercle de Djibouti et Ali-Sabieh, ou par les chefs de postes intéressés.

Art. 3 - Les commandants des Cercles de Djibouti et Ali-Sabieh sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de faire signaler par panneaux, l'interdiction de circuler sur les pistes mentionnées à l'article 1^{er} ci-dessus.

Art. 4 - Le présent arrêté qui fera l'objet de mesures de publicité extraordinaire et urgente sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

8 juin 1963 – Loi 63-644 supprimant le double droit du sol en CFS

JO RF (Légifrance).

Approuvée par le Sénat le 19 juillet 1962, approuvée par l'Assemblée nationale le 25 (?) juin 1963

Loi n° 63-644 du 8 juillet 1963 modifiant l'article 2 du décret n° 53-161 du 24 février 1953 déterminant les modalités d'application du code de la nationalité française dans les territoires d'outre-mer.

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique - L'article 2 du décret n° 53-161 du 24 février 1953 déterminant les modalités d'application du code la nationalité française dans les territoires d'outre-mer est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Art. 2 - Toutefois, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans l'archipel des Comores, en Côte française des Somalis et aux îles Wallis et Futuna, les articles 23, 24, 25, 44, 45, 47 et 52 du code de la nationalité française ne sont applicables qu'aux personnes dont l'un des parents au moins avait déjà la nationalité française».

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat

Fait à Paris, le 8 juillet 1963

Ch. de Gaulle

6 septembre 1963 – Arrêté n° 63/105/SPCG modifiant l'organisation administrative du Territoire (création du Cercle d'Obock)

JO CFS 8/1963.

Art. 1^{er} - L'article 1^{er} de l'arrêté n° 351 du 31 mars 1949 est modifié comme suit :

Le Territoire de la Côte Française des Somalis est divisé en cinq circonscriptions :

- le Cercle de Djibouti;
- le Cercle de Dikhil;
- le Cercle de Tadjourah;
- le Cercle d'Ali-Sabieh;
- le Cercle d'Obock.

Art. 2 - Le cercle d'Obock nouvellement créé aura pour limites administratives les limites de l'ancienne Subdivision Administrative d'Obock.

Art. 3 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

25 janvier 1965 – Arrêté n° 65/6/SPCG créant un PA à Holl-Holl

JO CFS 1/3/1965.

Art. 1^{er} - Il est créé dans le Cercle d'Ali-Sabieh un nouveau poste administratif dont le chef lieu est Holl-Holl, et dont les limites sont ainsi définies en se référant à la carte au 1/200.000 de la Côte Française des Somalis établie par l'Institut Géographique National :

- au Nord, à l'Est et au Sud, les limites du Cercle d'Ali-Sabieh, avec le Cercle de Djibouti et la République Somalie;
- à l'Ouest, une ligne brisée partant du point d'eau d'Ada-Biya, passant par :
 - le sommet Orour;
 - le sommet Houré;
 - le poste d'Ali-Adé;
 - le point d'eau Biya-Khalaf,

et aboutissant au poste de Guistir et à la frontière avec la République Somalie.

Entre le poste d'Ali-Adé et le poste de Guistir, la limite se confondra avec le tracé de l'actuelle piste automobile.

Art. 2 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

3 février 1966 – Arrêté n° 66/I4/SPCG portant création du poste administratif de Randa

JO CFS 2/1966.

Art. 1^{er} - Il est créé dans le cercle de Tadjourah un poste administratif dont le chef lieu est Randa et dont les limites sont ainsi définies sur la carte au 1/100 000 du Cercle :

- au Nord, une ligne partant d'Eaygori à la limite du Cercle d'Obock au sud de Daddato, passant à 5 kilomètres au nord de Ass-Gueila, coupant la route de Randa à Dorra près de Biraéinto, aboutissant à Gali Eéla (situé au sud de Gaméla sur la piste chamelière menant du massif du Day à la plaine de Dodda);
- à l'Est, une ligne partant de Eaygori et aboutissant au point où l'oued Eado-Leyi quitte le Cercle d'Obock pour entrer dans celui de Tadjourah;
- au Sud, une ligne partant du point précité sur l'oued Eado-Leyi, passant par Afdati (à la jonction de la route de Tadjourah-Randa et de la route de Bankoualé tracée dans l'oued Aïboli), aboutissant au point d'eau d'Eddeyta (départ de la future bretelle menant de la route du Goubhet au Day);
- à l'Ouest, une ligne partant d'Eddeyta et aboutissant à Gali-Eéla.

Art. 2 - Le chef de poste de Randa percevra l'indemnité de 36 000 F par an pour frais de représentation prévue par arrêté n° 1175 du 3 septembre 1955.

Art. 3 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

14 septembre 1966 – Arrêté n° 1478 interdisant les rassemblements de plus de cinq personnes et instaurant un couvre feu

JO CFS, 1/10/1966.

Art. 1^{er} - Tout rassemblement de plus de cinq personnes ainsi que toute réunion sont interdits sur toute l'étendue du Cercle de Djibouti.

Art. 2 - Le couvre-feu est établi de 19 heures à 5 heures du matin à compter du 14 septembre 1966 dans la partie de la Ville de Djibouti délimitée comme suit :

- avenue Roosevelt;
- avenue de Brazzaville;
- boulevard de Gaulle (exclu);
- place Farah Had (exclue);
- route de l'aéroport jusqu'au passage à niveau du stade (exclue);
- oued Ambouli jusqu'à la mer;
- Côte jusqu'à son intersection avec l'avenue Roosevelt.

Art. 3 - Pendant la durée du couvre-feu, les Forces chargées du maintien de l'ordre feront, après sommations réglementaires, usage de leurs armes sur tout individu circulant dans la zone définie à l'article 2.

Modifié par l'arrêté n° 1488 du 16/9/1966

L'article 2 est modifié comme suit :

«Le couvre-feu est établi de 21 heures à 5 heures du matin à compter du 16 septembre 1966» (le reste sans changements).

Modifié par l'arrêté 1469 du 19/9/1966

L'article 2 est modifié comme suit :

«Le couvre-feu est établi de 22 heures à 5 heures du matin à compter du 19 septembre 1966» (le reste sans changements).

Rapporté par l'arrêté n° 1511 du 23/9/1966

30 décembre 1967 – Arrêté n° 118/SPCG portant création du district de Djibouti

JO TFAI, 10/1/1968.

Art. 1^{er} - Il est créé une circonscription administrative dite District de Djibouti, dont le ressort territorial est délimité par la côte Sud du golfe de Tadjoura, depuis la frontière de la République de Somalie à Loyada jusqu'à l'embouchure de l'oued Ber-Eyla; de ce point, par une ligne brisée joignant dans l'ordre les points suivants :

- cote 650 (5 kilomètres à l'ouest de l'Arta)
- cote 780 (mont Anod, 6 kilomètres au Sud-Ouest d'Oueah);
- viaduc de Chabelley
- signal de cote 194 (Guissy);
- cote 209 (Goubet),

et prolongée jusqu'à la frontière du Territoire dans l'alignement Guissy-Goubet.

Le chef-lieu du district est Djibouti.

Art. 2 - Le District de Djibouti comprend deux arrondissements urbains et un arrondissement suburbain. Le premier arrondissement urbain comprend la partie de l'agglomération de Djibouti située au nord de l'avenue 26.

Le deuxième arrondissement urbain comprend le reste de l'agglomération de Djibouti.

L'arrondissement suburbain comprend la zone d'Ambouli et le reste du District.

Les limites exactes des arrondissements seront fixées par arrêté en Conseil du Gouvernement.

Art. 3 - A la tête de chaque arrondissement est placé un fonctionnaire civil nommé par décision du Président du Conseil de Gouvernement.

Les chefs d'arrondissements relèvent directement de l'autorité du Chef du District de Djibouti.

Les attributions des chefs d'arrondissements seront fixées par arrêtés en Conseil de Gouvernement.

Art. 4 - A compter du 1^{er} janvier 1968 les appellations «District de Djibouti» et «Chef de District de Djibouti» se substituent de plein droit à celles de «Cercle de Djibouti» et de «Commandant de Cercle de Djibouti» dans tous les textes portant réglementation territoriale.

Art. 5 - Toutes dispositions antérieures contraires au présent arrêté sont abrogées.

Art. 6 - Le présent arrêté, qui fera l'objet d'une publication selon la procédure d'urgence et prendra effet à compter du 1^{er} janvier 1968, sera enregistré, communiqué et exécuté partout où besoin sera.

21 février 1968 – Arrêté n° 254/SG/CG portant délimitation des arrondissements du district de Djibouti

JO TFAI, 10/3/1968.

Art. 1^{er} - Le premier arrondissement urbain du District de Djibouti est délimité :

- au Nord, à l'Est et à l'Ouest par la mer;
- au Sud, par une ligne brisée joignant d'Ouest en Est les points suivants :
 - a) L'embarcadere des Salines
 - b) Les angles Sud-Ouest et Sud de la clôture du camp de la Garde territoriale;
 - c) L'angle Nord de la clôture de la station côtière;
 - d) La limite Nord du marché de l'avenue 26;
 - e) Le carrefour de l'avenue 26 et de la bretelle de raccordement de la voie Sud et de l'avenue 26;
 - f) Le carrefour de cette bretelle avec le boulevard de Gaulle;
 - g) L'angle Nord-Est du croisement du boulevard de Gaulle avec l'avenue du Stade prolongée;
 - h) Le carrefour de l'avenue du Stade prolongée et du boulevard de Boulaos;
 - i) Le rivage de la mer, dans l'alignement de la clôture de la cité militaire du Grand-Boulaos.

Art. 2 - Le second arrondissement urbain du District de Djibouti est délimité :

- au Nord, par la limite du premier arrondissement et la mer;
- à l'Ouest par la limite du titre foncier des Salines;

- à l'Est par la mer,
- au Sud, par une ligne brisée joignant d'Est en Ouest les points suivants :
 - a) La digue Sud de la vasière des Salines;
 - b) les angles Nord-Est et Nord-Ouest de la clôture du Centre des transmissions interministérielles;
 - c) Les cotés de l'angle Nord du camp de Gabode;
 - d) Les angles Nord-Est et Nord-Ouest du Centre récepteur du Réseau général radioélectrique;
 - e) L'ancien poste de police sis au carrefour des routes d'Arta et d'Ambouli;
 - f) Le sommet de l'angle formé par la route d'Arta et la limite Ouest du titre foncier des Salines.

Art. 3 - Le troisième arrondissement, suburbain, comprend le reste du District de Djibouti, tel que délimité par l'article 1^{er} de l'arrêté n° 118/SPGC du 30 décembre 1967.

Art. 4 - Le présent arrêté sera enregistré, publié et exécuté partout où besoin sera.

22 juillet 1970 – Arrêté n° 630 SGZD relatif au franchissement des frontières terrestres, maritimes et aériennes

JO TFAI, 25/7/1970.

Art. 1^{er} - Les points de passage officiels des frontières terrestres du Territoires Français des Afars et des Issas sont :

Loyada (voie routière)

Guelileh (voie ferrée et voie routière)

Doumeira/Moulhoulé (voie routière)

En dehors de ces points de passage, les caravanes des nomades frontaliers bénéficient d'une tolérance pour franchir la frontière par des itinéraires traditionnels aboutissant à : Ali Addé, Guistir, Assamo, Bondara, As-Eyla, Yoboki, Balho, Dorra, Alaili-Dada, Kabah-Kabah, Atar, Sankal, Assa-Gueilah.

Art. 2 - Toute personne franchissant la frontière à l'un des points de passage soit officiel, soit toléré, devra se présenter dans les quarante-huit heures à la brigade de gendarmerie ou au poste du Groupement Nomade Autonome le plus proche.

Art. 3 - Le port de Djibouti est le seul port du TFAI ouvert au trafic international.

Art. 4 - L'aérodrome de Djibouti est le seul terrain d'aviation du TFAI ouvert au trafic international.

Art. 5 - Le présent arrêté, qui prendra effet à compter du 1^{er} août 1970, sera enregistré, publié au Journal Officiel du TFAI et communiqué partout où besoin sera.

7 août 1974 – Arrêté n° 74-1353/SG/CG portant réorganisation des arrondissements de Djibouti

JO TFAI.

Art. 1^{er} - Le premier arrondissement du District de Djibouti est délimité :

- au nord, à l'est et à l'ouest, par la mer.
- au sud, par la rue longeant le sud du théâtre des Salines et le nord de la cité Einguela, et son prolongement à l'ouest jusqu'à la mer, à l'est jusqu'au carrefour de la route d'Arta, puis cette dernière voie jusqu'à la pointe nord-ouest de la station du RGR, l'avenue 25, l'avenue 26 prolongée et l'avenue 26, la rue d'Obock et la limite sud du bâtiment de l'Intendance militaire situé dans le prolongement de cette rue.

Art. 2 - Le second arrondissement du District de Djibouti est délimité :

- au nord, par la limite sud du 1^{er} arrondissement.
- à l'est et l'ouest, par la mer.
- au sud, par une ligne reliant successivement (d'ouest en est) l'embouchure de l'oued d'Ambouli, à un point situé sur la route d'Arta à 250 m au nord du carrefour de cette route avec celle d'Ambouli; puis à la rue séparant le nord du lotissement du Progrès du sud du quartier Carton; suivant cette voie et, dans son prolongement, le chemin qui traverse le cimetière de ce boulevard jusqu'au Guelleh Batal, à 1250 m

au nord du carrefour de ce boulevard avec la route d'Ambouli; reliant le point ci-dessus au carrefour de la route circulaire d'Ambouli et de la bretelle du camp militaire de Gabode, et passant donc au nord de ce camp; longeant la limite sud de la zone industrielle sud jusqu'à la mer.

Art. 3 - Le troisième arrondissement comprend le reste du District de Djibouti, tel que délimité par l'article 1 de l'arrêté n° 118/SPCG du 30 décembre 1967.

Art. 4 - Le présent arrêté annule et remplace l'arrêté n° 254/SG/CG du 21 février 1968.

14 août 1974 – Arrêté n° 74-1380/SG/CG portant réorganisation des quartiers de Djibouti

JO TFAI.

Art. 1^{er} - L'agglomération de Djibouti est divisée en neuf quartiers urbains et un quartier suburbain.

Art. 2 - Les limites de ces quartiers sont fixées comme suit :

Quartier Nord. Il est délimité par :

- au nord, la mer,
- à l'est, la mer,
- à l'ouest, la mer,
- au sud, une ligne partant, à l'ouest, de la mer dans l'alignement de la rue longeant le côté sud du Marché passant par cette rue, le carrefour au sud de la Grande Mosquée, l'avenue de Brazzaville, la rue d'Ali-Sabieh, la limite sud de l'école de Boulaos.

Quartier n° 1 :

- au nord, la limite sud du quartier nord,
- à l'est, le boulevard 14,
- au sud, la rue passant au sud du Théâtre des Salines et au nord de la cité d'Einguella (ex-rue des Salines) et l'avenue du Cheikh Houmed,
- à l'ouest, la mer.

Quartier n° 2 :

- au nord, la limite sud du quartier nord,
- à l'est, la mer,
- au sud, l'avenue du Cheikh Houmed et dans son prolongement à l'est, le tracé du collecteur Kor-Bourgan jusqu'à la mer,
- à l'ouest, le boulevard 14.

Quartier n° 3 :

- au nord, la limite sud du quartier 2,
- à l'est, la mer,
- au sud, l'avenue 26, la rue d'Obock et la limite sud de la concession de l'Intendance militaire située dans le prolongement de cette rue,
- à l'ouest, le boulevard 14.

Quartier n° 4 :

- au nord, la limite sud du quartier 1,
- à l'est, le boulevard 14,
- au sud, l'avenue 26 prolongée et l'avenue 25 jusqu'à la pointe nord-ouest de la station du RGR,
- à l'ouest, la route de l'Arta.

Quartier n° 5 :

- au nord, la limite sud du quartier 3 et celle (partielle) du quartier 4,
- à l'est, la mer,
- à l'ouest, la route de Zeila, la route circulaire d'Ambouli jusqu'à l'embranchement de la rue conduisant à la concession des Travaux publics,

- au sud, la rue ci-dessus désignée partant de la route circulaire d'Ambouli et la limite sud de la concession des Travaux publics.

Quartier n° 6 :

- au nord, la limite sud du quartier 4,
- à l'est, la limite ouest du quartier 5,
- à l'ouest, la route de l'Arta jusqu'à son carrefour avec l'avenue du Président Nassez,
- au sud, l'avenue du Président Nasser jusqu'à son carrefour avec la route de Zeila.

Quartier n° 7 :

- au nord, l'avenue du Président Nasser jusqu'à son carrefour avec la route circulaire d'Ambouli,
- à l'est, la route circulaire d'Ambouli jusqu'au passage à niveau du chemin de fer, et la ligne de chemin de fer,
- au sud, la limite sud de la cité du Stade, la voie de type E,
- à l'ouest, le boulevard 54 prolongé à l'ouest de l'école du quartier jusqu'à la voie E.

Quartier n° 7bis :

- au nord, l'avenue du Président Nasser jusqu'au boulevard 54,
- à l'est, la limite ouest du quartier 7, la limite ouest du cimetière,
- au sud, la limite entre les 2^e et 3^e arrondissements,
- à l'ouest, la route de l'Arta.

Quartier d'Ambouli :

L'agglomération urbaine du 3^e arrondissement.

Art. 3 - L'arrêté n° 64/SPGC du 30 mai 1958 et les arrêtés subséquents sont abrogés en ce qui concerne l'organisation des quartiers de l'agglomération de Djibouti.

24 février 1976 – Arrêté n° 76-345/SG/CG portant création et fixant les limites du poste administratif de Malaho

JO TFAI.

Il est créé dans le cercle de Tadjourah un poste administratif dont le chef lieu est Malaho et dont les limites sont définies de la façon ci-après en se référant à la carte au 1/200 000^e du Territoire établie par l'Institut Géographique National :

- Au nord : la limite sud-ouest du poste de Dorra selon une ligne droite idéale allant de Gali-Eéla (au sud de Gaméla sur la piste chamelière menant du massif du Day à la plaine de Dodda) à la frontière éthiopienne.
- A l'est : la limite ouest du poste de Randa selon une ligne droite idéale partant de Gali-Eéla et aboutissant à Eddeyta.
- Au sud : selon une ligne droite idéale joignant Eddeyta à la limite du cercle de Dikhil au sud du lac Assal (puits de Guiba-Bouyé).
- Au sud-est : le cercle de Dikhil selon une ligne brisée joignant dans l'ordre les points suivants :
 - puits de Guiba-Bouyé (pointe sud du lac Assal)
 - cote 990 (Abblissi Bara)
 - cote 828 (à 8 kilomètres au nord-ouest de la cote 990)
 - puits de Tikib
 - cote 634
- cours de l'oued Gouma vers le nord-ouest jusqu'à la frontière avec l'Ethiopie
- Au nord-ouest, la frontière avec l'Ethiopie.

19 juillet 1976 – Loi n° 76-662 relative à la nationalité française dans le Territoire français des Afars et des Issas

JO RF (Légifrance). Adoptée par l'AN le 7/7/1976, par le Sénat le 9/7/1976, en procédure d'urgence.

Art. 1^{er} - L'article 161 du code de la nationalité française cesse de produire ses effets en ce qui concerne le territoire français des Afars et des Issas.

Art. 2 - Les personnes nées depuis le 1^{er} août 1942 qui, en l'absence des dispositions de la loi n° 63-644 du 8 juillet 1963, auraient été ou auraient pu devenir françaises par application des articles 23, 24, 44 et 52 du code de la nationalité française, pourront réclamer cette nationalité par déclaration non soumise à enregistrement.

Un décret en Conseil d'Etat déterminera les autorités judiciaires et administratives de l'Etat compétentes pour recevoir les déclarations et les formes selon lesquelles ces déclarations seront faites.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 19 juillet 1976,

Valéry Giscard d'Estaing

Le Premier ministre, Jacques Chirac

Le ministre d'Etat garde des Sceaux, ministre de la Justice, Jean Lecanuet

Le ministre du Travail, Michel Durafour

Le secrétaire d'Etat aux Départements et Territoires d'outre-mer, Olivier Stirn

Note : extraits du code de la nationalité française (version 9/1/1973)

Art. 23 : Est Français l'enfant, légitime ou naturel, né en France lorsque l'un de ses parents au moins y est lui-même né. (devenu l'article 19-3 du Code civil).

Art. 24 - Toutefois, si un seul des parents est né en France, l'enfant, Français en vertu de l'article 23, aura la faculté de répudier cette qualité dans les six mois précédant sa majorité et dans les douze mois la suivant.

Cette faculté se perd si le parent né à l'étranger acquiert la nationalité française durant la minorité de l'enfant. (modifié, devenu l'article 19-4 du Code civil).

Art. 44 - Tout individu né en France de parents étrangers acquiert la nationalité française à sa majorité si, à cette date, il a en France sa résidence et s'il a eu, depuis l'âge de seize ans, sa résidence habituelle en France ou dans les territoires ou pays pour lesquels l'attribution ou l'acquisition de la nationalité française est, ou était, lors de sa résidence, régie par des dispositions spéciales. (modifié, devenu 21-7 du Code civil).

Art. 45 - Dans l'année précédant sa majorité, le mineur a la faculté de déclarer, dans les conditions prévues aux articles 101 et suivants, qu'il décline la qualité de Français. Il exerce cette faculté sans aucune autorisation. (modifié, devenu 21-8 du Code civil).

Art. 47 - L'étranger qui remplit les conditions prévues à l'article 44 pour acquérir la nationalité française ne peut déclinier cette qualité que conformément aux dispositions de l'article 31 ci-dessus.

Il perd la faculté de déclinier la qualité de Français s'il contracte un engagement dans les armées françaises ou si, sans opposer son extranéité, il participe volontairement aux opérations de recensement en vue de l'accomplissement du service national. (modifié, devenu 21-10 du Code civil).

Art. 52 - L'enfant mineur né en France de parents étrangers peut réclamer la nationalité française par déclaration dans les conditions prévues aux articles 101 et suivants du présent code, si, au moment de sa déclaration, il a sa résidence en France et s'il a eu, depuis au moins cinq années, sa résidence habituelle en France ou dans les territoires ou pays pour lesquels l'attribution ou l'acquisition de la nationalité française est, ou était, lors de la résidence, régie par des dispositions spéciales. (abrogé par la loi du 22/7/1993).

Art. 161 - Dans l'archipel des Comores, dans le territoire français des Afars et des Issas, et aux îles Wallis et Futuna les articles 23, 24, 44, 45, 47 et 52 du présent code ne sont applicables qu'aux

personnes dont l'un des parents au moins avait la nationalité française. (abrogé par la loi du 22/7/1993, sauf en ce qui concerne Wallis et Futuna par décision du Conseil constitutionnel).

20 juin 1977 – Loi n°77-625 relative à l'indépendance du Territoire français des Afars et des Issas

JO TFAI.

Art. 1^{er} - Le Territoire français des Afars et des Issas cesse de faire partie du territoire de la République française et accède à l'indépendance à compter du 27 juin 1977.

Art. 2 - Le titre VII du code de la nationalité française n'est pas applicable aux effets sur la nationalité française de l'accession à l'indépendance du Territoire français des Afars et des Issas.

Art. 3 - Conserveront la nationalité française bien qu'ils soient domiciliés dans le Territoire français des Afars et des Issas à la date du 27 juin 1977 :

1°. Les Français originaires du territoire de la République française tel qu'il sera constitué le 28 juin 1977 ;

2°. Les personnes ayant acquis la nationalité française avant cette date hors du Territoire français des Afars et des Issas ;

3°. Les personnes ayant acquis la nationalité française par décret alors qu'elles étaient domiciliées dans le Territoire français des Afars et des Issas.

Il en sera de même des conjoints et descendants, ainsi que des veufs ou veuves de ces personnes.

Art. 4 - Les personnes originaires du Territoire français des Afars et des Issas, celles qui y ont acquis la nationalité française de plein droit ou par déclaration ainsi que leurs descendants pourront se faire reconnaître la nationalité française ou être réintégrés dans cette nationalité par déclaration selon les distinctions qui suivent.

Art. 5 - Ils pourront se faire reconnaître la nationalité française par déclaration à la condition d'avoir établi leur domicile à la date du 08 mai 1977 dans le territoire de la République française à l'exception du Territoire français des Afars et des Issas et de l'y avoir conservé. Cette faculté prendra fin le 27 juin 1978.

Art. 6 - Ils pourront, sous réserve des articles 58 et 79 du code de la nationalité française, être réintégrés dans la nationalité française par déclaration à la condition d'avoir établi leur domicile en France à la date de cette déclaration et s'ils justifient avoir, antérieurement au 27 juin 1977, soit exercé des fonctions ou mandat publics, soit effectivement accompli des services dans une unité de l'armée française ou dans une unité de police du territoire ou, en temps de guerre, contracté un engagement dans les armées françaises ou alliées. (abrogé par la loi du 22/7/1993)

Art 7 - Les déclarations prévues aux articles 5 et 6 ci-dessus peuvent être souscrites par les intéressés conformément aux dispositions des articles 101 et suivants du Code de la nationalité française lorsqu'elles sont souscrites en application de l'article 5 et dans les conditions des articles 84 et 85 du Code de la nationalité française dès qu'ils ont atteint l'âge de dix-huit ans ; elles ne peuvent l'être par représentation.

Ces déclarations produisent effet à l'égard des enfants du déclarant dans les conditions des articles 84 et 85 du Code de la nationalité française lorsqu'elles sont souscrites en application de l'article 5 et dans les conditions des articles 84 et 86 dudit Code, lorsqu'elles sont souscrites en application de l'article 6 de la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 20 juin 1977

par le président de la République, Valéry Giscard d'Estaing

le Premier ministre, Raymond Barre

le ministre de l'Intérieur, Christian Bonnet

Annexe 2-I - Index des noms propres

Sont répertoriés dans cet index les noms propres cités dans le corps ou les notes des sept chapitres. Seuls les noms concernés par l'étude sont repris, non ceux des auteurs. Les différentes graphies et appellations sont regroupées et signalées par des renvois. Les variations mineures ne sont pas indiquées.

Aba.	172, 261, 263
Abassouën, voir Abassuen	
Abassuen	237–240, 238
Abbé (lac), voir Abhé (lac)	
'Abdó «Kaddaá» Mahámmad	231
Abdou Mohamed, voir 'Abdó «Kaddaá» Mahámmad	
Abebe Gebre Tadik	263, 268
Abou Beker, Abou Bekr, Aboubaker, voir Abu Bekr	
Abr-awal	89, 335–336, 356
Abr-jelo	335, 356
Abr-yonis	335–336
Abu Bekr	68–70, 73, 314
Abyssinie	46, 49, 52, 59, 67, 86–89, 91, 106, 110–111, 118, 125, 128, 134, 190, 192, 199–200, 394–395, 403
Achilli (sergent)	141
Ada-Ali	229
Addis Abeba	46, 62, 65, 87, 90, 105, 107, 111, 114–115, 119, 123, 127–131, 178–180, 182–183, 185, 187–189, 191–193, 196–200, 202, 204, 206, 208–210, 213–215, 218–221, 233, 245, 249, 252, 258–259–260, 262, 266–268, 276, 278, 394, 396–398, 400, 404–405
Addis Harar, voir Dire Dawa	
Aden	46–48, 50–52, 54, 57, 67–68, 70, 73–74, 79, 85, 115, 122, 143, 209, 278, 337–338, 356, 409–411, 414, 417, 419
Aden (golfe de)	109
Adgheno, voir 'Adguêno	
'Adguêno	252, 259, 263, 265, 267–268
Adigrat	62
Adkalto	257, 281, 287
'Adohyammára	102, 281–282, 291, 313–314, 318–319, 329–330, 384–385, 387–388
Adoïamara, voir 'Adohyammára	
Adola	170, 172
'Adorásu	287, 290–291, 319, 389

Adorassou, Adorassouls, voir 'Adorásu	
Adoua, voir Adwa	
Adoyamara, voir 'Adohyammára	
Adua, voir Adwa	
Adulis	50, 67
Adwa	45, 49, 54, 59, 62, 64, 86, 88, 93, 98, 105, 109, 111–112, 114, 123, 130, 132–133, 178, 188, 404
Afambo	55, 101, 103, 109, 152, 168–169, 172, 175–177, 205, 211, 243–253, 256, 258, 265–266, 268, 286, 387, 392, 397, 408, 413
Afambo Hayk	110, 175
Afar	49, 55, 65, 69, 72, 75, 81, 90, 92, 94, 96, 106, 109, 137–138, 140, 142, 150–152, 166, 175, 225, 230, 267, 281–282, 289, 291–292, 294, 296, 300, 305–320, 324–333, 335, 337–340, 344, 349, 356, 359–360, 369, 380, 384, 387–390, 408
Agguéno, voir 'Aduêno	
'Agha	164, 172, 390
Agordat, voir Aqordat	
Aguena, voir 'Agha	
Ahmed Dini	219, 295
Ahmed Leïtah, voir Húmmad Lo'oytá	
Airi	302
Aiorre	251
Aïssa Amara, voir 'Asahyammára	
Aklilu Habtä Wälde	213–214, 259, 262–263
Alaïlou	172, 259, 263
Alalnabo	319
Alambolto	172
Albospeyre (Max)	232, 235, 293, 310
Alemant (Pierre)	236–237, 239, 242, 286
Alexandrie	54, 58
Ali Aref Bourhan	222–223, 235, 294, 310, 313, 330, 338–339, 371
'Ali Húmmad Lo'oytá	159–161, 261
Ali Mirah Hanfare	65, 245, 385–386, 389–390
'Ali Sabieh	116, 118–119, 140, 147–148, 153, 157, 163, 165, 174, 202, 249, 263, 285–286, 288, 292, 296, 300, 315, 317, 325, 327, 329–330, 333, 342, 352, 371, 392, 396, 400
Ali Shermake	51
Ally (lac)	107, 150, 166, 168–169, 247–249, 252, 254, 256, 258, 397
Alôl, voir Sâkâlôl	
Alula (<i>ras</i>)	59–61
Amba Alagi	62
Ambabo	66
Ambabou, voir Ambabo	
Ambaddo, Ambado, voir Khôr-Ambâdo	

Ambouli	295, 300, 303–304, 316, 368, 372, 375–376, 378
Amedib	59
Amhado	318
Anabo Koma	319
Anadaba	390
Andreoli	182
Anfare Eyla, voir Kimbere	
Angeli (Pierre)	372
Angleterre, voir Royaume-Uni	
Angoulvant	110, 118
Antonelli (Pietro).	57, 88, 96–97
Antonietti	165
Aouach, Aouache, voir Awash	
Aoussa, Aousa, voir Awsa	
Appert (R.)	172, 175–176
Aqordat	60, 129
Arabie	48, 142, 225, 270, 338, 390, 393–396, 414, 418, 420–422
Arbahintó	159
Arda Dabba	300
Arendrup	56
Arnoux (Pierre)	67–68
Arta	300
'As 'Ela	162, 166–167, 247, 286–287, 290–291, 319, 408
Asab, voir Assab	
'Asahyammára	102, 147–148, 159, 166–167, 173, 248, 256–257, 261, 282, 290–291, 314, 318, 326, 329, 332, 355, 384–385, 387, 389, 393
Asayamara, voir 'Asahyammára	
Asbahalto	318
Aseila, As-Eyla, voir 'As 'Ela	
Asmara	56, 60, 62, 82, 102, 129, 338, 357, 416
Ass Koma	265
Assa Djog	313
Assab	48, 54, 59–60, 64, 67, 90, 93–97, 99–102, 104, 109, 152, 167, 169–170, 174, 188, 193, 208–209, 213, 229–233, 245–247, 249, 252–253, 258, 265, 269, 278, 308, 390, 397–401, 412–413, 418
Assaïamara, Assayamara, Assa-Yamara, voir 'Asahyammára	
'Assal (Iac)	61, 66, 89–91, 95, 105–106, 109, 150, 152, 166, 169, 172, 185, 257, 285, 289, 295, 391–393
Assassan	300
Asseila, voir As 'Êla	
Atchinof (Nikolaj Ivanovic)	82–85, 123
Ausa, Aoussa, voir Awsa	
Awash	57, 109, 113, 122–123, 132, 158, 168, 183, 188, 196, 198, 281, 314–315, 397

Awsa	55, 61, 71, 90, 95-97, 100, 109, 147, 153, 157, 159, 161, 164, 166–167, 176, 229, 235, 245, 248, 256, 281–282, 290, 308, 314, 326, 330, 334, 355, 385–390, 393–394, 408
Awsa (sultan de)	55, 61, 71, 76, 82, 95–97, 109, 148, 157, 161, 166, 169–170
Awsa (sultanat de)	61, 71, 100, 167, 282 176, 245, 281, 290, 308334, 384–387, 389–390, 408
Azenor (Michel)	149, 230, 396
Bab-el-Mandeb	54, 227, 230, 270, 274–275, 411, 417–418, 421
Babitchef	189
Badilto	109, 175, 244–245, 247, 384–385
Badme	64
Bahr el-Ghazal	55, 58, 64
Baixas (Augustin)	141
Baker (Samuel)	55
Balachowski	189
Balambal	397
Balambolto, voir Alambolto	
Balbala	307, 367–369, 376
Balho	152, 269, 302, 399
Banco di Roma	200
Banin Djog	313
Bank of Abyssinia	86, 134
Banque de l'Indochine	143, 179, 182, 184, 200, 211–212, 412
Bara	163–164, 262, 318–319
Baratieri (Oreste)	62, 96
Barrault (Louis)	400
Barrère (Camille)	73, 100
Bassal	70
Bastian	196
Batignolles (Société des)	410–412
Bazin	54–55
Beau de Rochas	67
Bedja	313
Beilul	94, 96
Beitz (Emil)	239, 241
Bekele Geleta	222
Bender	302, 304–306, 371, 373, 354
Bender Djedid	302, 354
Bengale	46
Berbera	55, 59, 73, 77, 79, 67, 79, 120, 129
Berhanou Abebe	222
Bernard (Albert)	163, 166–167, 228, 257, 324–325, 330
Bernard-Cothier	410

Bertin	318, 330, 333, 339
Besse (Antonin)	144, 209
Besse (société)	208–209, 410
Beyrouth	48, 423
Bida (passe de)	263
Birmanie	46
Birt Eyla	170, 252
Bissâdiro	102, 233, 235
Bissidirou, voir Bissâdiro	
Bodin	407
Bodoni	302
Bogos	55, 57, 59–60
Bondora	318
Bonhoure (Louis Alphonse)	120, 124, 126, 128, 131, 304
Bonnefoy (Gustave)	384–385
Bonnet (Georges)	90, 419
Boräna	189
Bourbon (île), voir La Réunion (île de)	
Bouskasa	265
Boyer (général)	47
Braca (capitaine)	169, 176, 387
Brasseur (Pierre)	372
Brice	188, 404
Brischoux	165–166
Cambon (Paul)	129, 131
Cameron (consul)	52
Cameroun	226
Capri	101
Carette (Pierre)	116–117
Carle	346–347, 349, 363, 370
Caury	417
CFE, voir Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien	
CFS, voir Côte française des Somalis	
Chabele, voir Chabêlleï	
Chabêlleï	285
Chalvet (Jean)	205, 326
Chancel (Ludovic)	203, 204, 244, 246
Chandernagor	46
Chapon-Baissac (Pierre-Amable)	145–146, 151, 159–160, 162, 189, 192, 226, 396, 407–409
Chaurand (carte)	75, 90, 101, 107–109, 116, 137, 150, 158, 169–170, 233, 237–238, 249, 252, 255–256, 281, 314
Chauvel (Jean)	222

Chebele, voir Chabêlleï	
Chedeville (Edouard)	172–174, 233, 267, 285–286, 313, 319, 330, 332–333, 339, 384–386, 388, 393
Chefneux (Léon)	68, 90–91, 106, 113, 117, 120, 127–128, 131, 134, 179–180
Cheickeiti, voir Chêkhéïti	
Cheik Saïd	54–55, 227, 417–419
Cheiko	313
Chêkhéïti	318
Choa, voir Shoa	
Ciccodicola (Federico)	105, 124, 188
CIE, voir Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens	
Clifford	239
Clot (<i>bey</i>)	47
CMAO	143, 423
Coatit, voir Qwätit	
Cochinchine	47, 68, 70
Collignon	418
Comores (îles des)	47, 124, 347
Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien	118, 127, 131, 143, 178, 180–190, 192–196, 198–219, 221–223, 243, 247, 249, 306, 396–398, 400–401, 406, 413
Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens	110–120, 123–128, 130, 133, 143, 179–181, 183–185, 190
Compain (Jacques)	216, 219, 343, 363, 371
Comte (Jean)	257, 378
Conneau (commandant)	69–70
Constantin	160
Constantinople	47, 61
Coste-Floret (Paul)	207
Côte française des Somalis	104, 110, 114–116, 118–120, 122–127, 131–132, 135–137, 139–140, 144–145, 151, 157, 161, 164–165, 167, 172–176, 179, 187, 189, 191, 194–198, 201–203, 205, 207, 209, 211–212, 214, 216, 218–219, 225–227, 229–236, 239–241, 243, 245–247, 249, 251, 254, 256, 258, 263–264, 267, 277, 278, 285–286, 297, 305–306, 310, 312–313, 316, 327–330, 333, 336, 338–339, 342–343, 346–350, 352–354, 356–357, 360, 362–364, 370–371, 373, 385–387, 393–396, 399–400, 402, 406–407, 409–411, 413, 418, 420, 423
Coullet (Paul, capitaine)	175, 392–393
Courtial (capitaine)	243
Crispi	62
Crouan	231, 393
Dadda'to	102–103, 105, 107, 150, 168, 172, 225, 227, 229, 245, 249, 252, 258, 263, 266–269, 281, 314, 318
Dagadle (oued)	318–319
Dagguïrou	169

Daguen, Daguewein, voir Dég Ouéïn	
Daguiro, voir Dagguïrou	
Daïmôli	168, 172 , 243, 247–248, 252, 259, 268, 393
Dakka	256, 318–319, 385
Dalhi-Koma	268
Danakil, Dankali, voir Afar	
Daney (Pierre)	151
Daoud Mohamed, voir Dawud Mahámmad	
Daoudaouya, voir Daouddaya	
Daouddaya	269
Daouenle, voir Dewele	
Darfour	55, 58
Darod	356
Dawud Mahámmad	231
De Blesson	206, 250
de Coppet (François)	276, 394, 404
de Coppet (Marcel)	145, 194-195, 227-228, 409
de Gaulle (Charles)	205, 221, 296, 304, 365, 371–372, 374–375
de Leschaux	100, 102
de Reffye	190
de Simone	96
Debene, Debeneh, voir Debné	
Debné	100, 109-110, 147, 159–161, 281, 286-287, 291, 311, 314, 317-320, 324, 389, 421
Dechatu (oued)	126
Defferre (Gaston)	415
Dég Ouéïn	107, 254, 263
Degoutin (Alexandre)	48–49, 394
Dekkel, voir Dikhil	
Delagrangé (capitaine)	68
Deloncle	70
Depui (Laurent)	417, 420
Deschamps (Hubert)	70, 288, 332
Desse	152, 167, 170, 193, 208, 213, 245–246, 249, 258, 397–399
Dessié, voir Desse	
Dewele	115-119, 172, 198, 247, 249, 252, 255, 258
Diderrich (Arthur)	147–148, 408
Dikhil	109, 146–148, 150–151, 157, 159–167, 171, 173, 176, 195, 245, 247, 254, 268, 283–287, 289, 291–292, 296-297, 300–301, 309, 315, 317–319, 324-325, 328, 331–333, 340, 342, 355, 357, 362, 384–389, 391–393, 397–398, 400, 407–408, 410
Dikhil (circonscription de)	108, 149, 151, 153, 159, 164-165, 167, 173, 245, 284-287, 289, 291-292, 296-297, 300, 309, 317, 319, 324, 328-329, 331-333, 340, 355, 362, 385-389, 392-393, 407, 410

Dikkil, voir Dikhil	
Diny Ahmed	93
Dir Koma	265
Dire Daoua, voir Dire Dawa	
Dire Dawa.	110-113, 115, 119-120, 124, 126-128, 130, 178-180, 182-183, 187, 193-198, 200-201, 206-210, 221, 252, 392, 400, 403, 405-406, 408-409, 413
Dirkô Koma	266-269
Dixa Dere	318
Diyoyita	319
Djahmagrato	313
Djalelo	107, 236-239, 243, 259, 263, 266
Djeddah	395-396, 410, 420-422
Djibouti	45, 48, 64, 66, 81, 87-89, 100, 107, 109-116, 118-125, 127, 130-132, 135-146, 149-152, 170, 174-175, 178, 180-182, 184, 188-203, 205-206, 208-211, 213-223, 225-226, 228, 233, 235-236, 246-249, 256-257, 265-266, 269-270, 272-279, 281-283, 285-286, 289, 291, 294-298, 306, 309-310, 314-316, 320, 331-334, 338-339, 341-344, 349-350, 354-355-357, 365, 368-369, 371, 374, 379-380, 382, 386, 390, 392, 396-405, 408-411, 412-413, 416-424
Djibouti (barrage de)	323, 364-365, 367, 370, 373-382
Djibouti (cap)	75, 80-81, 140, 306
Djibouti (circonscription de)	150-151, 153, 283, 285-286, 289, 291, 295-296, 298, 300, 302-303, 305, 329, 331, 335-337, 339-340, 342, 361-362, 370, 372
Djibouti (port de)	121, 125, 130, 132, 136, 138, 178, 190, 192, 199, 201, 208-211, 213-218, 220-221, 276, 278, 281, 307, 396-398, 400, 411, 414, 421, 423, 424
Djibouti (ville de)	69, 78, 81, 82, 88, 112-114, 117, 130, 135-137, 143, 145-147, 150-153, 159, 162-164, 174, 202, 226, 278-279, 283, 289, 295-296, 302-306, 309, 313, 315-316, 326-327, 330-331, 341, 352-353, 357, 359-363, 365-367, 370-372, 374-375, 378-379, 381-382, 399-400, 423
Donan, voir Duan (ras)	
Dongareta, voir Dungareta	
Dorra	293-294
Douan, voir Duan (ras)	
Dougoum	302
Dougradi (adjutant)	166
Doul/Doul, voir Dourdour (oued)	
Doumeïra, voir Douméra	
Douméra	65, 94, 3-95, 97-99, 107, 110, 138-139, 170, 195, 225, 228-230, 235-236, 243, 245, 252, 259, 263, 269, 276-277
Douméra (ras)	52, 66, 93, 95, 98-102, 105, 230-231, 233, 251-252, 273
Douméra (île)	98, 100, 103, 226-228, 269
Dourdour (oued)	251, 318
Dreyfus	158
du Vachat (commandant)	173, 254, 256, 261-262, 282
Duan (ras)	71
Dubarry (Albert)	91, 92, 109, 124-125

Dumanois (Emile)	222
Dungareta	79
Duparchy	113, 117, 190–191, 411, 423
Duriaux	196
Edd	49–50, 67
Egypte	45-50, 52, 54-55, 57-59, 64-65, 67, 69, 80, 106, 113-114, 128–131, 396, 418
Eïta, voir Afambo Hayk	
Entente cordiale	130, 133
Entoto	61
Errea	319
Erythrée	59-60, 62, 64, 85, 97-100, 104-105, 107, 109, 130-132, 141, 181, 188, 194, 199, 201, 208, 225, 229-236, 244, 252, 260, 263, 265-266, 269, 274, 282, 293, 310, 317, 327, 329, 349, 356, 394, 398, 400, 403, 420, 422
Ethiopian Airlines	401
Ethiopie	45, 49-50, 54-55, 61–62, 82, 86–87, 89-90, 93-94, 96-98, 100, 105–113, 115-117, 119–126, 128–136, 143-144, 153, 157, 166–168, 174, 178, 180–182, 187, 189, 191, 193–195, 197–205, 207, 209–212, 214–216, 219–220, 222, 226-227, 233, 236, 242, 244, 246–247, 254, 259, 261, 263, 265, 267, 309–310, 314, 331, 352, 356–358, 369, 371, 374, 388–389, 397–401, 404–406
Ettaga	107, 233, 252
Euchkompo	317
Eudoumi, voir Gemberi Hayk	
Europe	46, 50, 52, 87, 99, 172, 191, 205, 271, 309, 338, 396, 404-405
Eyrols	107, 256
Fachoda	45, 55, 64, 98, 111, 114, 130
Faivre	118–119, 124
Fargues (capitaine)	166, 241
Felter	101–102
Fillon	139, 141, 190, 403–404
Fleuriot de Langle (Alphonse)	51, 314
Fleutiaux	381
Foccart (Jacques)	339, 371, 375
Frison-Roche (Raymond)	289, 330, 333, 339
Gaan Maan	376
Gabla	229
Gadaboursi	78, 89, 333, 354, 356, 360–361, 380–381
Gallamo	319
Gamare	168, 258
Gambella	188
Garaba (oued)	259, 263-264
Garabbayis	163–164, 166, 384, 398
Garba Naba	300
Garbès, voir Garabbayis	

Gay (capitaine)	385
Gemeri Hayk	109, 168, 175 , 244, 252, 265
Germal	203
Gessi (Romolo)	55
Gezira	126
Ghoubbet el Kharâb	66, 74–77, 83, 89, 291, 317, 397
Giacobbi (Paul)	251
Giboutil, Gibuti, voir Djibouti	
Gôb'aad	72, 75, 77, 91, 107, 136, 139, 146–151, 153, 159, 161–162, 166, 169, 254, 256, 258–259, 261–262, 264, 283, 287, 291, 308, 314–315, 318–319, 387
Gôb'aad (sultan de)	72-73, 75, 77, 90-91, 100, 105, 137-139, 158-159, 161, 281, 308
Gôb'aad (sultanat de)	100, 138-139, 152, 158, 161, 261, 282, 293, 314
Godfrey-Fausset	239
Godin	68
Godoria	277
Gojjam	52, 55, 61
Gondar	61, 188
Gordon (Charles)	55, 57–58, 405
Gory (Emile)	169, 173, 175, 384, 387, 392
Gouagouya	268–269
Gouda	166, 175
Grand Bara	164, 262, 318
Grande-Bretagne, voir Royaume-Uni	
Gringoire	408
Grollemund	385
Guardafui	57
Guesdir (oued)	240–241
Gundet	56, 59
Gura	56, 59
Gurage	57
Hadela, voir Adola	
hadj Ali, voir 'Ali Húmmad Lo'oytá	
Hadou, voir Loyada	
Haile Selasse	191–192, 198–199, 203, 221, 245-246, 250, 261, 403–405
Hally, voir Ally (lac)	
Hámad Húmmad	230-231
Hambos	89
Hamed Leïta, Hamed Loeta, voir Húmmad Lo'oytá	
Hanotaux (Gabriel)	85, 99
Hansen (Dr)	180
Hansen (Hans)	412
Haoussa, voir Awsa	

Harar	55, 57, 59, 61, 71, 73, 77–78, 80–81, 88–89, 96–97, 100, 107, 111–113, 115–116, 118–120, 122, 124, 126–129, 132, 136, 174, 189, 198, 200, 210, 236, 310, 314–315, 385, 405
Harris (Cornelius)	50
Harrois (Jules)	292, 389
Hásan Hanfare Lo'oytá	148, 159
Hassen Amfare, Hassen Hanfare, voir Hásan Hanfare Lo'oytá	
Haud	244
Hayle Malekot	51
Hayle Mikael	51
Hejaz	47, 341, 395, 409, 420
Henlé	164, 166, 169, 171–172, 252, 258, 287, 289–290, 384, 387–388
Henlé (peloton méhariste ou secteur nomade)	165, 286, 289, 387
Heruy Walde Selasse	194
Hess	67
Hewett (William)	59
Hindous	327, 335
Hitler (Adolphe)	226
Hodeida	47
Holhol	115, 119, 285–286, 293, 295, 300, 313, 315, 371
Hong-Kong	46
Houmed Ahmed, voir Hámad Húmmad	
Húmmad Lo'oytá	72, 75, 90–91, 95
Ibn Seoud	420
Ibrahim Moubine	410
Ibrahimto, voir Arbahintó	
Idagale	335–336
Iehle	210, 411–412
Iïta, voir Afambo Hayk	
Indochine	48, 234
Ilg (Alfred)	112–113, 124, 179
Issa	65, 76–77, 80, 90, 92, 95, 116–118, 136–140, 148–149, 151, 159, 162, 167, 241, 254, 261, 281–282, 286, 288–289, 291–292, 294–296, 300, 302, 304–305, 308–320, 324–328, 329–333, 335–337, 341, 343–344, 349, 352, 354, 356–357, 360–361, 380, 386–389, 408
Issack, voir Issaq	
Issaq	304, 307, 331, 333, 335–336, 356–357, 360–361
Italie	54, 57, 59–62, 64–65, 68, 78, 83, 85–86, 89–91, 94–102, 104–106, 109, 114, 123, 127–135, 157, 167, 170, 172, 178, 181, 187, 192, 194–195, 198–199, 225–229, 284, 308, 317, 395, 404, 418, 420
Iyyasu	394, 403
Jaboutil, voir Djibouti	
Jarosseau	189
Jeddah	47, 50

Jibuti, Jibouti, voir Djibouti

Jijiga	63, 89, 116
Joseph (Ato)	403
Jouffrey (R.)	272, 419
Joulia (Joseph)	144
Jourdain (Henri)	151, 324, 408
Juba	226
Kabaiti	263
Käfa	89, 112, 127
Kala 'Assa	265
Kalaf	300
Kalo (plaine de)	387, 389
Karari, voir Omdurman	
Karikal	46
Kasa Haylu, voir Tewodros	
Kasa Mercha, voir Yohannes IV	
Kasala	48, 50, 59, 62, 64, 98
Kenya	45, 86, 174, 310
Keren, voir Kärän	
Kessel (Joseph).	142, 159, 396, 408
Khartoum	58, 64, 188, 405
Khôr-Ambâdo	75, 77-79
Kifle Ergätu.	253, 259-260, 262-263
Kimbere.	171, 247, 269
Kismayo	226
Kitchener	64, 405
Klobukowski (Antony)	180
Korbili	318
Kordofan	58, 405
Koutabouya	318
Kunama	55
Kutahia.	48
La Fay (Henri).	143-144, 407
La Fay (Léon)	143
La Houada, voir Loyada	
La Mecque	47, 421
La Réunion (île de)	46
Labarsouque	165-166, 169, 172, 265, 285-286, 290-291, 293, 314, 397-398
Labi-Yar	263
Labosse.	79, 81, 111-112
Lafrance (gendarme)	148
Lagarde (Léonce)	70, 72-81, 83-87, 90-92, 95-96, 98, 100, 105-108,

	110, 115-118, 122-125, 136, 175, 180, 225, 236, 238, 276, 293, 308, 371, 394
Lambert (Henri)	47, 51, 69, 314
Lanfranchi (Jean-Louis)	159, 161
Lasta	61
Latellah	70
Latour	80
Lauret (Jules)	140, 143-145, 277
Laval (Pierre)	195, 212, 214, 226
Le Caire	49, 54, 64, 67, 70, 73, 76, 83, 85, 112, 134, 180
Le Cap	46
Le Duc Tho	47
Lefebvre (Théophile)	49
Lefebvre (René)	362
Legentilhomme	172, 176, 228
Legras	74
Lemoyne	291
Levallois (Maurice)	377
Lidj Yassou, voir Yyyasu (lijj)	
Lippmann (Alphonse)	145, 148, 159-160, 162, 402, 406-411, 418
Lippmann (Edmond)	143-144, 406
Lo'oytá Húmmad	161
Logogola	256, 258, 261, 263, 265, 269
Loitah Houmed, voir Lo'oytá Húmmad	
Loyada	65, 81, 137, 236, 238-240, 242-243, 245, 285-286, 313, 367, 370-371, 375
Lucciardi	149, 152
Lupton (Frank)	55
Mabla	293
Mad Mullah, voir Mohamed ibn Abdulle Hassen («Mad Mullah»)	
Madagascar	48, 141, 161, 172, 175, 228, 261, 309, 315, 347, 422-423
Madgoul	300, 302
Madiban	335, 356
Magendie (Edmond)	143, 211, 268, 313, 318, 330, 338-340, 343-344, 413
Maghaira	229
Mahamad Hanfare	55, 65, 96-97, 147-148
Mahámmad Yayyó (sultan d'Awsa)	148
«Mahdistes»	58-59, 61, 64, 88
Mahmoud Harbi	297, 300, 313
Maigret	420
Mäkonnen (<i>ras</i>)	61, 62, 107, 221
Malacca (détroit de)	270
Mameluks	47
Manawashi	55

Manille	47
Märäb	92, 98, 104, 194
Marchand	64, 85–87, 89, 98, 106, 117–118
Mareb, voir Märäb	
Marill (Paul)	145–146, 370
Marmar (plaine de)	261
Marnay (lieutenant)	286
Marseille	48, 68, 87, 145, 196, 379, 404, 423
Martine (Jean)	143, 293, 409
Martineau	100, 110, 117–118, 124, 136
Martini (Ferdinando)	62, 85–87, 92, 98, 101, 104–105, 110, 188
Mascate	47
Massawa	48–50, 52, 55–57, 59–60, 62, 67–68, 81–82, 90, 96, 129, 208, 394
Mayotte	47
Medeho	302
Mekker (Maurice)	214, 416
Menelik	51, 54, 57, 61–63, 68, 71, 81, 86–92, 95–96, 99–100, 106–107, 111–114, 117–118, 121–123, 126–130, 132–135, 162, 179–182, 184, 187–188, 225, 236, 304, 403, 405
Meqele	194
mer Rouge, voir Rouge (mer)	
Mergada	107, 109, 170, 247, 256, 258
Mersha Nahu Senay	126
Mesnier, voir Poingdestre et Mesnier	
Messageries maritimes	48, 143, 191, 423
Messegue	196
Michel-Cote (Charles)	119, 143, 179, 198–199, 205, 209–210, 267, 413
Mijjiurtine	59
Mizon	123
Mlaho	302
Môdhatou	167, 169, 265
Modjo	188
Mohamed Anfareh, Mohamed Anfari, voir Mahamad Hanfare	
Mohamed ibn Abdulle Hassen («Mad Mullah»)	63, 116, 128
Mohamed Kamil	267, 313, 382, 421
Mohamed Yayou, voir Mahámmad Yayyó (sultan d'Awsa)	
Mokha	47, 411–412
Monfreid (Henry de)	146, 159, 402, 408–409
Morahito, Morhaito, voir Môdhatou	
Morrison (David)	79
Moucha (îles)	50, 68, 80, 82, 139, 273–274
Moulélé, voir Moulhoulé	
Moulhoulé	227–228

Mouscha, voir Moucha (îles)	
Moussa 'Ali (mont)	94–96, 100–102, 110, 229, 231, 249, 252, 256–258, 260, 265–269, 399
Moussali, voir Moussa 'Ali (mont)	
Moutet (Marius).	199–200, 202
Mouzon	335, 337, 356, 362
Moyale	401
Mucha, Musha, voir Moucha (îles)	
Muller (Robert).	173, 207, 230–231, 272, 325, 352, 361, 409–410
Munziger (Werner)	55
Mussolini (Benito)	195, 212, 226
Nadj	47
Nairobi	207
Namibie	226
Napier (général)	52
Natal	46
New African Compagny	115, 122
Nil	55, 57, 64, 86–87, 92, 98, 106, 112, 127–132, 188
Noceto	144
Nouailhetas (Pierre)	174, 278, 333
Obbie	59
Obock	52, 54, 57, 66–74, 77, 79–80, 82, 84–85, 93, 95, 99, 104, 110–111, 122, 136–138, 140–141, 150–152, 228–232, 235, 273, 279, 281, 283, 285, 289, 291, 293–296, 302, 308, 315–317, 329, 331, 340, 394–395, 399, 402, 410
Obock (circonscription de)	136–137, 140–141, 147, 150–152, 229, 278, 283, 285–286, 291, 293–294, 296–297, 300, 302, 307, 315, 317, 329, 331, 340
Obono	281, 389
océan Indien, voir Indien (océan)	
Ochs	87, 113–114, 120, 179–180, 184
Oddoumi (lac), voir Gemeri Hayk	
Ogaden	63, 89, 91, 116, 244, 250
Ogag	258, 261, 263, 265
Okar-Dietie	317, 319
Oloto, voir Ulu'tó	
Oman	47, 274
Omdurman	64
Onno	409
Oroboru, voir Orôbor	
Ouaramous	375–376
Oué'ima (oued)	102, 162, 227, 230, 232–233, 269, 285, 302, 319, 388
Ouea, Oueah, Oueha, voir Ouê'a	
Ouello, voir Wälo	
Ousmael Waberi	263
Pascal (Pierre).	119, 179, 189

Pasteau (Michel)	206, 218, 223
Penjab	46
Périm (île de)	67, 98, 228, 417–418
Perriquet	164, 325, 392–393
Petitbon (René)	210, 213, 233–234, 412–413
Piauley	160
Pierre-Alype	201, 169–170, 201
Pitou (Albert)	151, 245
Platt	203
Plowden	48
Poggi (capitaine)	333
Poingdestre et Mesnier	68–69
Ponchardier (Dominique)	364–365, 374
Prax (Paul)	108, 233–235, 251, 253, 267–269, 357
Priou	196–197
Qwätit	62
Rabaud	54–55
Raffaneau (Charles)	402, 410–417
Rahale	239–242, 251, 281
Raheïta, voir Rehayto	
Raïssâli	52, 66, 70–71, 73–75, 93, 95, 137–139, 153, 231, 276, 316–317
ras Ali, voir Raïssâli	
Raynal (chef de bataillon)	174
Raynal (Jacques-Paul)	291, 293, 309
Rehayto	71, 85–87, 94–96, 99–105, 109, 139, 152–153, 225, 228–235, 252, 259, 266, 269, 275, 281–282, 293–294, 314
Rehayto (sultan de)	71, 86, 94–96, 104–105, 136, 230–235, 281, 293
Rehayto (sultanat de)	71, 95, 104–105, 109, 152, 225, 230–235, 282, 293–294, 314
Reserved Area	243
Réunion, voir La Réunion (île de)	
Ribta	300
Rivoyre	67
Rizzo	101
Robert (Jacques)	222, 307, 333, 339, 346, 348–349, 357, 381
Rochet (Charles), dit d'Héricourt	50
Rood Ali	73–75, 139
Rossat (commandant)	151
Rouge (mer)	45–48, 50, 52, 54, 59, 66–67, 77, 82, 85, 90, 92–93, 101, 109, 189, 195, 199, 209, 227–229, 233, 259, 263, 270, 272, 274–277, 312, 317, 336, 382, 394, 396, 411, 416–423
Roussan (Jacques)	239, 241
Rousset	196, 362
Roux	67, 265

Royaume-Uni	50, 57–59, 62, 64–65, 74, 76–78, 80–81, 85–86, 89, 92, 98, 100, 105–106, 110, 114, 123, 127–134, 142, 157, 177–178, 181, 184, 189, 195, 204–205, 226, 236–237, 250, 394–395, 404, 424
Rubattino	48, 54, 59, 94
Russel (Stanislas)	49–50
Rwanda	226
Ryad	47
Saati	60
Sablola	107, 251, 254–256, 260, 262, 318
Sadoul (Numa)	174, 211, 232–234, 265, 243, 252, 265, 267, 289, 334, 399–400, 410–413
Sagallo, voir Sâgallou	
Sâgallou	73–75, 82–85, 94, 139
Saget (Louis)	320, 343, 366, 372
Sahlä Selasse	50
Saint Petersburg	73, 85–87
Saller (Raphaël)	204, 245, 278–279, 385, 393
Salt (Henry)	50
Sanhit	59
Sankal	260–265, 318–319
Sapeto (Giuseppe)	54, 93–94, 418
Sardo	153, 168, 208–209, 249
Sauvagnargues	216, 220
SDN, voir Société des Nations	
Semen	49, 88
Senafe	62
Shaykan	58–59
Shoa	49–51, 54–55, 57, 61, 68–69, 73, 76, 81–82, 89, 91, 95–97, 109–111, 128
Sidamo	189, 201, 214–215, 221–222
Silberzahn (C.)	339, 343–344
Singapour	46
Sintian (ras)	94–95, 100
Sira (passe de)	265
Siriex (Paul)	256, 258–259, 261–262, 282, 290, 342, 385
Siyyan (ras)	98, 100
Société des Nations	188, 191, 195, 200, 226, 234
Socotra	57
Somalia (Somalie italienne)	64, 86, 129–130, 181, 194, 226, 228, 232, 374
Somalie	45, 57, 64, 78, 86, 127, 129–130, 181, 194–195, 199, 216, 226–229, 232, 243–244, 281, 309–310, 312–313, 329, 352, 354–355, 363, 366–368, 370–371, 374, 380–381, 403, 406, 408
Somaliland	45, 59, 64, 81, 105, 117, 128–129, 131, 137, 152, 162, 172, 174, 236, 239–241, 244, 279, 281, 292–293, 313, 341, 349, 353, 357–358, 361–363, 370, 406, 408

Soudan	45–46, 48, 50, 52, 54–55, 57–59, 61, 64, 85, 97–98, 114, 127–129, 174, 338, 405
Stomer (capitaine)	229
Suakin	50, 58, 405
Sudreau	254, 259
Suez	67, 71, 81, 84, 100, 421, 424
Suez (canal de)	45, 52, 57–58, 270, 275, 354, 421, 423
Surleau	212–213
Syrie	48, 405
Tadjoura	50–52, 55, 59, 64–67, 69–71, 73–75, 77, 80–83, 85, 88, 93–96, 101, 109, 112, 136–143, 145–146, 150–154, 157, 159, 161, 164, 166–167, 174–175, 227–232, 234–235, 272–279, 281, 283, 285–286, 289, 291, 293–297, 300–302, 307–309, 311, 314–318, 324–331, 340, 342, 357, 361–362, 369, 392–396, 399, 403, 421–422
Tadjoura (circonscription de)	146, 149–152, 174, 229–231, 283, 285–286, 289, 291, 293–297, 300–301, 307, 311, 317, 324, 328–331, 340, 342, 362, 392–393, 396, 399
Tadjoura (golfe de)	50–51, 59, 64–67, 73, 80–83, 93–95, 101, 110, 139, 157, 227, 272–277, 291, 314–316, 318, 421–422
Tadjoura (sultan de)	52, 73–75, 77, 82–83, 90, 137, 139–140, 281, 393, 421
Tadjoura (sultanat de)	71, 95, 109, 138–140, 152, 293, 314, 317, 327, 396
Tafari (<i>ras</i>), voir Haile Selasse	
Tahiti	47
Taiz	412, 415
Tammiro	162, 168
Tana (lac)	127, 130, 226
Tanganyka	226
Tarantar	240–241
Tassama Banti	239
Taurin Cahagne	71
Tence (général)	374
Teoao, Tewao, voir Téw'o	
Territoire français des Afars et des Issas	218, 222–223, 257, 276, 294, 330, 339–340, 343, 345, 348–350, 357, 368, 371, 374–375, 381, 390
Téw'o	109, 164, 169, 172, 287, 387
Tewodros	49–52, 394
TFAI, voir Territoire français des Afars et des Issas	
Thesiger (Wilfred)	166–167
Thiébeau (Jean)	175, 393
Tigré	49–50, 52–53, 55, 62, 88, 194, 308
Tod-jelo	335, 356
Togo	226
Tonkin	417
Toumal	335, 356
Tourtour	263

Trabersi (docteur)	106
Turquie	48–50, 52, 73, 86, 181, 420
Tushki	58
Ucciali, voir Wëchale	
Ulu'tó	173, 176, 257, 281, 287, 384–385, 388–389
Vauban (amiral)	84
Vigouroux	113, 117, 190–191
Visconti Venosta	100
Vitalien (docteur)	182
Vlassof	86
Wälo	152, 191, 389, 398
Walwal	194, 226
Warama, Waramous, voir Ouaramous	
Wardick	327
Wea, voir Ouê'a	
Webe Hayla-Maryam	49
Wëchale (traité de)	61–62, 88, 91, 97
Wehima, Weima, voir Oué'ima (oued)	
Wollo, Wolo, voir Wälo	
Yaya	419–421
Ydlibi (Hasib)	126, 182, 194, 402–406
Ydlibi (May)	405–406
Yémen	45, 47, 55, 143, 274–275, 277, 286, 305, 309, 336, 338, 341–342, 356–358, 363, 365, 396, 402, 409–414, 416–420
Yoboki	152, 287, 290–291, 397–398
Yohannes IV	53–57, 59, 61, 88, 122
Yyyasu (<i>lijj</i>)	403
Zanzibar	47, 59, 394
Zeila	51–52, 55, 59, 65, 69–70, 73, 76–81, 88–90, 93, 115, 122, 127, 188, 191, 273, 278, 314, 361, 370
Zeyla, voir Zeila	
Zula	49–50, 52, 57, 90

Annexe 2-2 - Répertoire de toponymes frontaliers

Sont répertoriés dans ce répertoire les toponymes cités dans une partie des textes publiés dans les annexes 1-1 et 1-2.

Les toponymes utilisés dans les textes qui décrivent des frontières nationales ont fait l'objet de négociations internationales, et posent aujourd'hui peu de problèmes d'identification, ou du moins ceux qui restent ne seront pas résolus. Par contre, les textes «internes» n'ont pas fait l'objet d'études. Ils étaient évidents pour leurs rédacteurs, qui les traçaient sur des cartes qui nous sont rarement parvenues. Certains prévoyaient les difficultés que pouvaient poser leur interprétation, et expliquent leurs choix de graphie des toponymes ¹.

Cependant, lorsque le chercheur contemporain essaye de représenter les frontières décrites par ces textes sur une carte, comme nous l'avons fait dans cette étude, la tâche est compliquée par l'évolution de la toponymie au fur et à mesure des progrès dans la connaissance du territoire, et parfois des besoins politiques. Certaines évolutions graphiques sont peu significatives et ne posent pas de problèmes d'identification (ainsi Dekkel devient Dikkil puis Dikhil); elles indiquent un «progrès» dans la transcription des langues locales, dont l'aboutissement est la toponymie de la carte de 1953 réalisée par Edouard Chedeville avec l'ambition d'être «plus scientifique» ². D'autres noms sont plus significatifs. Par exemple, «Elida'ar» serait le nom afar du lieu que les Somalis nomment «Birt Eylal». Certains lieux sont bien identifiés (Dikhil, Djibouti...), d'autres par contre, évoluent au fur et à mesure des besoins, l'exemple le plus évident étant le «lac Ally».

Dans ce répertoire nous indiquons les toponymes des textes «internes» (annexe 1-2), et ceux qui concernent Djibouti parmi les textes «externes» (annexe 1-1). Ils sont classés par ordre alphabétique. Pour chaque nom sont indiquées les dates des textes qui y font référence, ainsi que leur localisation sur les cartes utilisées, lorsque nous avons pu la trouver. Dans certains cas cette localisation est une proposition, c'est celle que nous avons utilisée pour la réalisation des cartes de ce mémoire. Lorsque plusieurs toponymes se réfèrent au même lieu, nous avons effectué des renvois et la localisation est indiquée pour le toponyme le plus récent (en précisant le nom utilisé pour chaque carte). «1939» indique la carte du SGA au 1/200 000^e; «1947» celle de l'IGN au 1/200 000^e; «1977» indique la carte de l'EMA au 1/250 000^e ³ et «1992» indique la carte IGN au 1/200 000^e.

Pour la localisation des toponymes, nous avons utilisé leur description dans les sources, l'index publié de la carte de 1939 ⁴, celui inclus sur la carte de 1992, et les cartes elles-mêmes. Lorsqu'aucune localisation n'est précisée, c'est que nous n'avons pas pu l'identifier (certains à juste titre, car ils

¹ L'arrêté du 31/8/1946 précise : «Pour toute expression géographique, cote, nom de lieu, etc., se référer à la carte en couleurs au 1/200.000 de la CFS publiée en 1939». Les arrêtés du 25/1/1965 et du 24/2/1976 précisent se référer «à la carte au 1/200 000 (...) établie par l'Institut géographique national». Celui du 3/2/1966 se réfère explicitement à la carte au 1/100 000^e.

² Chedeville (Edouard), «Note sur la transcription des toponymes dans la carte au 1/100 000...», *Pount*, n° 3, pp. 41-42.

³ Que nous ne signalons que pour les toponymes qui ne se trouvent pas sur le territoire actuel de la République de Djibouti.

⁴ Dont un exemplaire se trouve dans ANOM 3F7.

n'existent pas, comme une partie des toponymes de l'accord franco-éthiopien du 20 mars 1897). Les variations d'accent ne sont pas systématiquement notées.

Ce répertoire n'est pas exhaustif. Pour les textes de l'annexe 1-1, seuls les toponymes significatifs sont inclus. Pour les textes de l'annexe 2-2, des toponymes non localisés peuvent avoir été omis.

Abaitafa

Textes internes: 9/8/1938

Abassouen

Textes externes: 2-9/2/1888, 4/6/1897

Abbe (Iac)

Textes internes: 5/1/1943, 31/8/1946

Textes externes: 20/3/1897, 3/6/1947

1939: feuille 2 - d-e3-4; **1947**: feuille 2 - d-e3-4;

1979: feuille NC 37-4 - 80/124 (Abhe Bid Hayk); **1992**: g1-2 (Abhé Bad);

Aber Ambabo

Textes internes: 5/1/1943

Ablissi Bara

Textes internes: 9/1/1945, 31/8/1946, 15/11/1946, 5/9/1950, 22/3/1956, 24/2/1976

1939: feuille 3 - 19 (Ablissi Bara); **1947**: feuille 3 - 19 (Ablissi Bara); **1992**: e4 ('Ablis Bada);

Abouyoussof (oued)

1939: feuille 2 - 9c (Abou-Youssof); **1947**: feuille 2 - 9c (Abou-Youssof);

ʿAddabiyo

Textes internes: 25/1/1965

1947: feuille 1 - f16 (Ada Biya); **1992**: f6;

Adghino Marci

Textes externes: 20/3/1897, 3/6/1947 (Adgheno-Marci), 16/1/1954 (Adguéno-Garci)

1947: feuille 3 - u12 (Adguéno); **1979**: feuille ND 38-13 - 22/139 (Adgeno); **1992**: a4 ('Adguêno);

Afambo

Textes externes: 28/2/1954

1947: feuille 2 - h2 (Afambo Bada); **1947**: feuille 2 - h2; **1979**: feuille NC 34-4 - 79/127;

Afdati

Textes internes: 3/2/1966

Aïboli

Textes internes: 3/2/1966

1939: feuille 4 - 116; **1947**: feuille 4 - 116; **1992**: d5 (Aïbôli);

Aïchanti

Textes internes: 9/1/1945

1939: feuille 2 - e12 (Echaïti); **1947**: feuille 2 - e12 (Echaïti); **1992**: g4 (Aïcha'aïti);

Airol

Textes externes: 20/3/1897

Alaili-Dada

Textes internes: 22/7/1970

Alaïlou

Textes externes: 3/6/1947

1939: feuille 2 - f4; **1947**: feuille 2 - f4; **1992**: f2;

'Ali 'Addé

Textes internes: 25/1/1965, 22/7/1970

1947: feuille 1 - d17 (Ali-Adilé); **1992:** g6;

Ali (ras) voir Raïssâli

Textes internes: 12/2/1914

Textes externes: 3/11/1862 (Ras Aly), 21/9/1884, 18/10/1884, 19/10/1884, 1/10/1885, 25/1/1887

Ali Olo

1939: feuille 1 - g20 ('Ali-Olo); **1947:** feuille 1 - g20 ('Ali-Olo); **1992:** f7 (Áli 'Olou);

Ali Sabieh

Textes internes: 19/1/1939, 9/10/1941, 17/11/1942, 9/1/1945, 31/8/1946, 31/3/1949, 5/9/1950, 28/9/1955, 6/9/1963, 25/1/1965

1939: feuille 2 - d15; **1947:** feuille 2 - d15; **1992:** g5 ('Ali Sabieh);

Allambbalto voir Alloumbolto

Textes internes: 9/1/1945

Alli (lac)

Textes internes: 6/11/1928 (Hally), 31/8/1946

Textes externes: 20/3/1897

1939: m4 (lac Alli ou de Goum);

Alloumbolto

Textes internes: 18/9/1943, 9/1/1945 (Allambbalto)

1939: feuille 2 - g8; **1947:** feuille 2 - g9 ('Allambolto); **1992:** f3 ('Alloumbolto);

Alol

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943

1939: feuille 3 - n10; **1947:** feuille 3 - n-o10 (Hara Alol); **1992:** c-d4 (Sâkâlol);

Alta (secteur nomade)

Textes internes: 5/1/1943, 1/9/1945, 31/8/1946, 31/3/1949, 22/3/1956

Ambabou

Textes externes: 11/3/1862

1939: feuille 4 - l16 (Ambabo); **1947:** feuille 4 - l16 (Ambabo); **1992:** d6 (Ambabbo);

Ambaddo voir Ambâdo

Textes externes: 14/12/1884, 26/3/1885

Ambâdo

Textes internes: 9/1/1945

Textes externes: 14/12/1884, 26/3/1885

1939: j19 (Khor Ambadu); **1947:** j19 (Khor Ambado, O. Ambado);

1992: E7 (Khôr-Ambâdo);

Ambouli (Quartier de Djibouti)

Textes internes: 13/11/1899, 29/12/1899, 3/8/1923, 18/11/1935, 3/10/1939, 3/2/1956, 30/5/1958, 30/12/1967, 14/8/1974

Andobba

Textes internes: 6/11/1928

1939: feuille 3 - r11 (Andabba); **1947:** feuille 3 - r11 (Andabba);

'Ânôd

1939: feuille 1 - h17 ('Anod); **1947:** feuille 1 - h17; **1992:** f6;

Aoussa

Textes externes: 9/8/1884, 14/10/1886, 7/3/1901

Aralé-Koma

Textes externes: 3/6/1947

1947: feuille 2 - b8;

Argou

Textes internes: 18/9/1943

Aroa (mont)

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 1 - d14; 1947: feuille 1 - d14;

Arougo voir *Harrougo*

Textes internes: 31/8/1946

Arta

Textes internes: 31/8/1946, 31/3/1949, 30/12/1967

'As Dora

1947: feuille 3 - n13; 1992: d5;

As Eyla voir *'As'Êla*

Textes internes: 9/1/1945

As-Dorra voir *'As Dora*

Textes internes: 22/3/1956

As-Ela voir *'As'Êla*

Textes internes: 15/3/1940, 31/3/1949

'As'Êla

Textes internes: 15/3/1940, 9/1/1945, 31/8/1946, 31/3/1949, 22/7/1970 (As-Eyla)

1939: c8 (Ass'Eyla); 1947: c8 (As Ela); 1992: h3;

Aslé

Textes externes: 3/6/1947

1947: feuille 2 - b5 (As-Lé); 1979: feuille NC 37-8 - 81/121 (Aslê);

Aseyla voir *'As'Êla*

Textes internes: 31/8/1946

Ass-Gueila voir *'Assa Gaila*

Textes internes: 3/2/1966

'Assa Gaila

Textes internes: 3/2/1966 (Ass-Gueila), 22/7/1970 (Assa-Gueilah)

1992: c5;

Assa-Gueilah voir *'Assa Gaila*

Textes internes: 22/7/1970

Assal (lac)

Textes internes: 19/1/1939, 9/1/1945, 31/8/1946, 15/11/1946, 5/9/1950, 24/2/1976

Textes externes: 11/3/1862, 14/10/1886, 10/4/1891, 20/3/1897

1939: feuille 2 - i-j11-12; 1947: feuille 2 - i-j11-12; 1992: e4 ('Assal);

Assamo

Textes internes: 22/7/1970

1939: feuille 1 - b16; 1947: feuille 1 - b16; 1992: h6 ('Assâmo);

Asseian-Goula (mare)

Textes internes: 31/8/1946

Atar

Textes internes: 22/7/1970

1939: feuille 1 - h21; **1947:** feuille 1 - h21; **1992:** f7;

Baba Alou

Textes internes: 18/9/1943 (Babaalou), 9/1/1945, 31/8/1946

1939: feuille 2 - i8-9 (Baba 'Alou); **1947:** feuille 2 - i8-9 (Baba 'Alou); **1992:** f3-4 (Babba 'Alou);

Balambal

Textes internes: 19/1/1939

1939: feuille 1 - g15;

Balho

Textes internes: 22/7/1970

1992: c3;

Bankoualé

Textes internes: 3/2/1966

1939: feuille 4 - i14; **1947:** feuille 4 - i14; **1992:** d5;

Bara Yer

Textes internes: 25/2/1950

1939: feuille 1 - g15; **1947:** feuille 1 - g15; **1992:** f5 (Petit Bara);

Bara-Ouin

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 1 - e-f14 (Baraouin); **1947:** feuille 1 - e-f14(Baraouin); **1992:** f-g4-5 (Grand Bara);

Barri (oued)

Textes internes: 31/8/1946

Ber Eyla (oued) voir Dêr Êla

Textes internes: 31/8/1946, 30/12/1967

Beydé (oued)

Textes internes: 31/12/1939

1939: feuille 1 - h21 (Beydé); **1947:** feuille 1 - h21 (Deydey); **1992:** f7 (Deïdeï);

Bir (ras)

Textes internes: 1/11/1884, 6/11/1928

Textes externes: 10/3/1862

1939: feuille 4 - n23; **1947:** feuille 4 - n23; **1992:** d8;

Biraéinto

Textes internes: 3/2/1966

Birt Eyla voir Elida'ar

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943 (Birt Ela)

Bissîdiro

Textes externes: 10/7/1901 (Bisidero et Bisidiri)

1939: feuille 4 - v18 (Bissidirou); **1947:** feuille 4 - v18 (Bissidirou); **1992:** a6;

Biya-Khalaf

Textes internes: 25/1/1965

1947: feuille 1 - d17;

Bondara

Textes internes: 22/7/1970

1939: feuille 2 - c11; **1947:** feuille 2 - c11; **1992:** g4;

Bouet (signal)

Textes internes: 5/1/1943, 9/1/1945

1939: feuille 1 - i20; **1947:** feuille 1 - i20;

Bougbougto

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 2 - j9; **1947:** feuille 2 - j9 (Boukbonkto);

Boulaos (*Quartier de Djibouti*)

Textes internes: 29/12/1899, 3/8/1923, 27/12/1934, 18/11/1935, 3/10/1939, 21/2/1968

Boullé

Textes internes: 31/12/1939, 5/1/1943

1939: feuille 1 - h18; **1947:** feuille 1 - h18; **1992:** f6-e7;

Bourra

Textes internes: 9/10/1941

1939: feuille 1 - c17; **1947:** feuille 1 - c17; **1992:** g6 (Boura);

Bourrahi

Textes internes: 9/1/1945 (Errougatari)

1939: feuille 2 - d11 (Errougatari); **1947:** feuille 2 - d11; **1992:** g4;

Bourtéli

Textes internes: 8/9/1938

1939: feuille 2 - d9; **1947:** feuille 2 - d9; **1992:** g3 (Bourtali);

Boutres (île des)

Textes internes: 31/8/1946

Carcara

Textes internes: 6/11/1928

Chabêlleï

Textes internes: 6/11/1928, 31/12/1939, 15/3/1940, 17/11/1942, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946, 25/2/1950, 30/12/1967

1939: feuille 1 - h19 (Chabelley); **1947:** feuille 1 - h19 (Chabelley); **1992:** f7;

Chabelley voir *Chabêlleï*

Textes internes: 5/1/1943, 30/12/1967

Chebele voir *Chabêlleï*

Textes internes: 6/11/1928, 31/8/1946, 25/2/1950

Chebeleh voir *Chabêlleï*

Textes internes: 9/1/1945 (oued), 31/8/1946 (oued)

Chebelle voir *Chabêlleï*

Textes internes: 31/12/1939, 15/3/1940, 17/11/1942

Dadato voir *Dadda'to*

Textes internes: 31/8/1946

Dadda'to

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946, 2/3/1966

1939: feuille 4 - g15 (Daddato); **1947:** feuille 4 - g15 (Daddato);

1979: feuille ND 38-13 - 137/25; **1992:** b5;

Daddato voir *Dadda'to*

Textes externes: 10/7/1901, 16/1/1954

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 9/1/1945, 2/3/1966

Dagadlé (oued)

Textes internes: 9/8/1938

1939: feuille 2 - c7; **1947:** feuille 2 - c7; **1992:** G3;

Daguen (mont) voir *Dég Ouéïn*

Textes externes: 20/3/1897

Daguewein (mont) voir *Dég Ouéïn*

Textes externes: 3/6/1947

Daimuli

Textes externes: 20/3/1897, 6/3/1947 (Daïmoli)

1939: feuille 3 - q9 (Daïmoli); **1947:** feuille 3 - q9 (Daïmoli); **1992:** c3 (Daïmôli);

Dallai (oued)

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 4 - m19; **1947:** feuille 4 - m19; **1992:** d7 (Dalleyi);

Daouenle voir *Dewele*

Textes internes: 31/8/1946

Dataraguitó

Textes internes: 19/1/1939

1939: feuille 2 - i13 (Dataraguité); **1947:** feuille 2 - i13 (Dankalélo);

Dawano

Textes internes: 9/1/1945, 31/8/1946, 29/10/1947, 31/3/1949

1947: feuille 2 - h7 (Daououano); **1992:** f3 (Dawwano);

Debachen

Textes internes: 6/11/1928 (dans la baie du lac Salé, au nord du Ghubbet-Kharab)

Dég Ouéïn

Textes externes: 20/3/1897, 3/6/1947

1939: feuille 1 - c16 (Dagaouin); **1947:** feuille 1 - c16 (Dégouéiné); **1992:** g6;

Dêr Êla

Textes internes: 31/8/1946, 30/12/1967 (Ber Eyla)

1939: feuille 1 - i16 (Ber'eyla); **1947:** feuille 1 - i16 (Ber'eyla); **1992:** e6;

Der Elua

Textes externes: 7/1/1935

1939: feuille 4 - u21 (Der Eloua); **1947:** feuille 4 - u21 (Der Eloua);

Dewele

1939: feuille 1 - c14 (Daouenle); **1947:** feuille 1 - c14 (Daouenle); **1979:** feuille NC 38-1 - 24/123;

Diable (île du)

Textes internes: 19/1/1939 (dans le Goubbet)

Dikhil

Textes internes: 25/3/1927, 6/11/1928, 11/12/1930, 24/12/1930, 28/1/1931, 18/5/1935, 19/1/1939, 15/3/1940, 5/1/1943, 18/9/1943, 9/1/1945, 31/8/1946, 15/11/1946, 31/3/1949, 5/9/1950, 28/9/1955, 6/9/1963

1939: feuille 2 - d11 (Dikkil); **1947:** feuille 2 - d11; **1992:** g4;

Dikkil *voir Dikhil*

Textes internes: 25/3/1927, 6/11/1928, 11/12/1930, 18/5/1935, 31/8/1946, 15/11/1946,

Dikri Ad Biou

Textes internes: 9/10/1941

1939: feuille 1 - f17 (plateau de Dikri); **1947**: feuille 1 - f17 (Digri); **1992**: f6 (Digri);

Diksa Dêré

Textes internes: 9/8/1938, 15/3/1940, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946

1939: feuille 2 - c9 (Dixa Dêré); **1947**: feuille 2 - c9 (Dika Dêré); **1992**: g3;

Dimbir Da Ba *voir Dimbri Koma*

Textes internes: 18/9/1943

Dimbri Koma

Textes internes: 18/9/1943 (Dimbir Da Ba), 9/1/1945

1939: feuille 2 - h9 (Dimbiri-Koma); **1947**: feuille 2 - h9 (Dimbiri-Koma); **1992**: f3 (Dimbir Kôma);

Dirko-Koma

Textes externes: 16/1/1954

1939: feuille 3 - s11 (Dirko); **1947**: feuille 3 - s11; **1992**: b4 (Dirkô Koma);

Dixa-Dere *voir Diksa Dêre*

Textes internes: 9/8/1938, 9/1/1945, 31/8/1946

Djalelo

Textes externes: 20/3/1897, 3/6/1947, 16/1/1954 (Mahada-Djalelo)

1939: feuille 1 - b18; **1947**: feuille 1 - b18;

Djeziret Seba (îles) *voir Sawabi' (Iles Sept Frères)*

Textes internes: 31/8/1946

Djibouti

Textes internes: 13/11/1899, 14/11/1899, 29/12/1899, 12/2/1914, 19/1/1923, 3/8/1923, 6/11/1928, 3/6/1930, 28/1/1931, 27/12/1934, 18/11/1935, 16/5/1938, 19/1/1939, 3/10/1939, 17/11/1942, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946, 26/2/1947, 31/3/1949, 28/9/1955, 3/2/1956, 30/5/1958, 6/9/1963, 30/12/1967, 21/2/1968, 22/7/1970, 7/8/1974, 14/8/1974

Textes externes: 11/3/1862 (Jaboutil)

1939: feuille 1 - j20; **1947**: feuille 1 - j20; **1992**: E7;

Dorâlé

Textes internes: 6/11/1928 (Pointe Doralé), 19/1/1939 et 21/8/1940 (Doralé), 17/11/1942

1939: feuille 1 - j19 (Doralé); **1947**: feuille 1 - j19 (Baie de Doralé); **1992**: e7;

Dorra

Textes internes: 22/3/1956, 22/7/1970, 27/2/1976

1947: feuille 3 - p12; **1992**: c4;

Doubyé

Textes internes: 22/3/1956

1939: feuille 3 - 111 (Doubié); **1947**: feuille 3 - 111 (Doubié); **1992**: d4 (Doubié);

Doul/Doul

Textes internes: 9/8/1938

1939: feuille 2 - a6 (Douloul Darin); **1947**: feuille 2 - a6 (Douloul Darin);

Doumeira (île ou cap) *voir Douméra (île ou cap)*

Textes internes: 31/8/1946, 22/7/1970

Doumeirah (île ou cap) voir *Douméra (île ou cap)*

Textes internes: 9/1/1945

Textes externes: 11/3/1862, 10/1/1885, 20/3/1897, 10/7/1901

Douméra (île ou cap)

Textes internes: 1/9/1945 (Doumeirah), 31/8/1946 (Doumeira), , 25/7/1970

Textes externes: 11/3/1862, 10/1/1885, 25/1/1887, 20/3/1897, 24/1/1900, 7/3/1901, 10/7/1901, 7/1/1935

1939: w20 (Doumeïra); **1947:** w20 (Doumeïra); **1992:** a7;

Dourdour (oued)

Textes internes: 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946

1939: feuille 2 - b10-11; **1947:** feuille 2 - b10-11;

Eado-Leyi

Textes internes: 3/2/1966

Eaygori

Textes internes: 3/2/1966

Eddeyta

Textes internes: 3/2/1966, 24/2/1976

Eire (ras)

Textes internes: 9/1/1945, 31/8/1946

1939: feuille 1 - j17 (ras Eïro); **1947:** feuille 1 - j17 (ras Eïro);

Elida'ar

1939: feuille 3 - o6 (Birt 'Eyla); **1947:** feuille 3 - o6 (Birt Ela); **1979:** feuille ND 37-16 - 82/134;

Elo

Textes externes: 11/3/1862

Errougatari voir *Bourrahi*

Textes internes: 9/1/1945

Ettaga

Textes externes: 20/3/1897

Euchkompo

Textes internes: 5/9/1950

1939: 13g (Euchkombo); **1947:** 13g (Hoch Koma); **1992:** f5 (Hós Kôma);

Eudoumi (lac) voir *Gemerî Hayk*

Textes internes: 9/1/1945, 31/8/1946

Eylou (plaine) voir *Hîlou*

Textes internes: 19/1/1939, 31/8/1946

Eyrole

Textes internes: 9/10/1941, 5/1/1943, 31/8/1946, 25/2/1950

1939: feuille 1 - g17 (Eyrole); **1947:** feuille 1 - g17 (Eyrolé); **1992:** f6 ('Erolé);

Gabaita (oued)

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 2 - i3; **1947:** feuille 2 - i3;

Gabrielle (anse)

Textes internes: 9/1/1945, 31/8/1946, 15/11/1945 (dans le Goubbet)

Galamo

Textes internes: 9/8/1938

1939: feuille 2 - e10; **1947:** feuille 2 - e10; **1992:** g4 (Gallâmo);

Galêmi

Textes internes: 31/12/1939 (Signal de Goulémi), 31/8/1946 (mont Goulémi-Meulélé)

1939: feuille 1 - f16 (Goulémi); **1947:** feuille 1 - f16 (Goulémi); **1992:** f5-6;

Gali-Eéla

Textes internes: 3/2/1966, 24/2/1976

1992: h4 (Gâli 'Ela);

Gaou

Textes internes: 22/3/1956

1939: feuille 3 - n13 (Gaour); **1947:** feuille 3 - n13 (Gaour);

Garabbayis

Textes internes: 18/9/1943, 9/1/1945, 31/8/1946

1939: feuille 2 - g8 (Garbès, signal de Garbès); **1947:** feuille 2 - g8 (Garabbayis, signal de Garbès);

1992: f3;

Garbès voir Garabbayis

Textes internes: 18/9/1943, 9/1/1945, 31/8/1946

Garbi

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 18/9/1943

1939: feuille 3 - l-m9; **1947:** feuille 3 - l-m9; **1992:** d3;

Garraïto

Textes internes: 5/1/1943 (Inki Garraitou), 9/1/1945 (Kadda Garraitou)

1939: feuille 2 - j12 (Gareytou); **1947:** feuille 2 - j12 (Gareytou); **1992:** e4;

Gassaélé (oued)

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943 (Gassaïle)

1939: feuille 2 - k9-10; **1947:** feuille 2 - k9-10;

Gawé

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943

1939: feuille 4 - n19; **1947:** feuille 4 - n19;

Gemerî Hayk

Textes internes: 9/1/1945, 31/8/1946

1939: i2 (Eudoumi); **1947:** i2 (Eudoumi); **1979:** feuille NC 37-4 - 79/128;

Ghoubbet el Kharâb

Textes internes: 19/1/1939, 31/8/1946, 15/11/1946, 25/2/1950

Textes externes: 21/9/1884, 18/10/1884, 26/3/1885

1939: i14 (Ghoubet-Kharab); **1947:** i14 (Ghoubet-Kharab); **1992:** e5;

Ghubet-Kharab voir Ghoubbet el Kharâb

Textes internes: 31/8/1946, 15/11/1946

Gobad

Textes externes: 9/8/1884, 20/3/1897

1939: b3 (plaine du Gob'ad); **1947:** b3 (plaine du Gobaad); **1992:** g3 (Gôb'aad);

Gololé

Textes internes: 31/12/1939

1939: feuille 1 - h19; **1947:** feuille 1 - h19; **1992:** f7 (Goumarré);

Goubbet Karab voir Ghoubbet el Kharâb

Textes internes: 25/2/1950

Textes externes: 21/9/1884, 18/10/1884

Goubélé

Textes internes: 5/9/1950

1939: g14 (Goubélé); **1947:** g14 (Goubélé);

Goubet

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946, 30/12/1967

1939: feuille 1 - h21; **1947:** feuille 1 - h21; **1992:** f7 (Goubad);

Goudedlé

Textes internes: 31/12/1939

1939: feuille 1 - h19 (Goudodlé); **1947:** feuille 1 - h19 (Goudodlé);

Goulemi (signal de) voir Galêmi

Textes internes: 31/12/1939

Goulemi-Meulele (mont) voir Galêmi

Textes internes: 31/8/1946

Gouma

Textes internes: 31/8/1946 (signal et oued), 15/11/1946 (signal), 5/9/1950, 24/2/1976 (oued)

1939: feuille 3 - m4 (oued) - m5 (signal); **1947:** feuille 3 - m4 (oued) - m5 (signal);

Goungounta

Textes internes: 6/11/1928

1939: feuille 2 - j10; **1947:** feuille 2 - j10; **1992:** e4;

Gubbet Kharab voir Ghoubbet el Kharâb

Textes externes: 26/3/1885

Guedi-Dague

Textes internes: 19/1/1939

1939: feuille 1 - 15h; **1947:** feuille 1 - 15h; **1992:** f6 (Guèddi Dagué);

Guelangale voir Guilanguèllé

Textes internes: 9/1/1945

Guelemi voir Galêmi

Textes internes: 5/1/1943

Guéfilé

Textes internes: 22/7/1970 (Guelileh)

Textes externes: 3/6/1946 (Guelilé)

1939: feuille 1 - d14 (Guélilé); **1947:** feuille 1 - d14 (Guélilé);

1979: feuille NC 38-1 - 24/123 (Gelîle) ; **1992:** g5;

Guelinguele voir Guilanguèllé

Textes internes: 19/1/1939, 31/12/1939

Gueni Koma

Textes internes: 31/8/1946, 15/11/1946

1939: feuille 2 - i13 (Gueni koma); **1947:** feuille 2 - i13 (Gueni koma); **1992:** e5 (Guinni Kôma);

Guesdir voir Guistir

Textes externes: 18/4/1934

Guiba Bouïe voir Guiba Boule

Textes internes: 15/11/1946, 24/2/1976

Guiba Boule

Textes internes: 9/1/1945 (Guiba Bouyi), 31/8/1946, 15/11/1946 et 24/2/1976 (Guiba Bouïe)

1939: feuille 2 - j11; **1947:** feuille 2 - j11;

Guiba Bouyi voir *Guiba Boule*

Textes internes: 9/1/1945

Guilanguêllé

Textes internes: 19/1/1939, 31/12/1939, 9/1/1945

1939: feuille 1 - f14 (Guelangale); **1947:** feuille 1 - f14 (Guelangale); **1992:** f5 (oued);

Guissi

Textes internes: 6/11/1928 (mont Guissy), 19/1/1939, 31/12/1939, 5/1/1943 (signal), 9/1/1945 (signal

Guissy), 31/8/1946, 30/12/1967 (Guissy)

1939: feuille 1 - h20 (Guissy); **1947:** feuille 1 - h20; **1992:** f7;

Guissy voir *Guissi*

Textes internes: 6/11/1928 (mont), 9/1/1945 (signal), 31/8/1946, 30/12/1967

Guistir

Textes internes: 14/3/1961, 25/1/1965, 22/7/1970

Textes externes: 1934/4/18 (Guesdir)

1939: Feuille 1 - c18; **1947:** Feuille 1 - c18; **1992:** g6;

Hadou voir *Loyada*

Textes externes: 2-9/2/1888, 4/6/1897, 18/4/1934

Hally (lac) voir *Alli (lac)*

Textes internes: 6/11/1928

Haloum

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 9/1/1945

1939: feuille 4 - n19 (Halloum); **1947:** feuille 4 - n19 (Halloum); **1992:** d7 (Alloum);

Hambos

Textes externes: 1891

1939: d21; **1947:** d21;

Hanle (*secteur nomade*)

Textes internes: 5/1/1943

1939: h7; **1947:** h7; **1992:** f3;

Harrouge voir *Harrougo*

Textes internes: 9/1/1945

Harrougo

Textes internes: 18/9/1943, 9/1/1945, 31/8/1946 (Arougo)

1939: feuille 2 - f7 (Arougo); **1947:** feuille 2 - f7; **1992:** f3;

Hassazélé

Textes externes: 11/3/1862

Héron (îlot) (*Quartier de Djibouti*)

Textes internes: 6/11/1928

Hîlou

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 31/8/1946

1939: feuille 3 - m8-9 (Eylou); **1947:** feuille 3 - m8-9 (Namma-Hilou); **1992:** d3;

Hodmadi

1939: feuille 3 - m10; 1947: feuille 3 - m10;

Hol-Hol voir *Holhol*

Textes internes: 14/3/1961

Holhol

Textes internes: 31/12/1939 (oued), 21/8/1940, 7/6/1941 (Holl-Holl), 9/10/1941 (Holl-Holl), 31/8/1946 (Holl-Holl), 31/3/1949 (Holl-Holl), 14/3/1961 (Hol-Hol), 25/1/1965 (Holl-Holl)

1939: f17 (Hol-Hol); 1947: f17 (Hol-Hol); 1992: f6;

Holl-Holl voir *Holhol*

Textes internes: 7/6/1941, 9/10/1941, 31/8/1946, 31/3/1949, 25/1/1965

Hourré

Textes internes: 25/1/1965

1939: feuille 1 - e17 (Horré); 1947: feuille 1 - e17 (Horré); 1992: g6 (Horror Ouein);

Illadera

Textes internes: 9/1/1945

1939: feuille 1 - h16; 1947: feuille 1 - h16;

Inki Garraitou (oued) voir *Garraïto*

Textes internes: 9/1/1945

Jari (oued)

Textes internes: 9/1/1945

Kabah-Kabah

Textes internes: 22/7/1970

1992: f7;

Kabaiti

Textes externes: 3/6/1947

1947: feuille 2 - c13;

Kadda Garraitou (oued) voir *Garraïto*

Textes internes: 5/1/1943

Kall Assa

Textes internes: 3/2/1956

1939: feuille 4 - n15-o15; 1947: feuille 4 - n15-o15;

Karbilhi (signal)

Textes internes: 5/1/1943 (Karbili), 31/8/1946

1939: feuille 2 - d6; 1947: feuille 2 - d6; 1992: g2 (Kourbili);

Karouin

Textes internes: 17/11/1942

1939: feuille 1 - g21 (Karaouin); 1947: feuille 1 - g21 (Karaouïn); 1992: f7 (Qor Ouéïn);

Karri (oued)

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943

Katoumbata (oued)

Textes internes: 9/8/1938

1939: feuille 2 - c8 (Katoumbati); 1947: feuille 2 - c8 (Katoumbati);

Khor Ambado

Textes internes: 31/12/1939, 9/1/1945, 25/2/1950

1939: feuille 1 - j19 (Khor Ambado); 1947: feuille 1 - j19 (Khor Ambado); 1992: e7 (Khôr-Ambâdo);

Khor Ambadou voir *Khor Ambado*

Textes internes: 31/12/1939

Kourbili

Textes internes: 15/3/1940

1939: d6 (feuille 2) (Karbilhi); **1947:** d6 (feuille 2) (Karbilhi); **1992:** G2;

Kourtimalé

Textes internes: 25/2/1950

1939: feuille 1 - f15; **1947:** feuille 1 - f15; **1992:** f5 (Kourtimaléi);

Koussourale

Textes internes: 22/3/1956

1939: feuille 4 - n15; **1947:** feuille 4 - n15;

Kouteli

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 2 - f9; **1947:** feuille 2 - f9;

Labi-Yar

Textes externes: 3/6/1947

1947: feuille 2 - b11;

La Houada voir *Loyada*

Textes internes: 10/3/1914

Logogola

Textes externes: 6/3/1947

1939: feuille 2 - k5; **1947:** feuille 2 - k5;

Lougad Ali

Textes internes: 9/10/1941

1939: feuille 1 - d17 (Lougaga-Ali); **1947:** feuille 1 - d17 (Lougag-Alé); **1992:** g6 (Lougag Ali);

Loyada

Textes internes: 10/3/1914, 31/12/1939, 9/1/1945, 23/12/1952, 14/3/1961, 30/12/1967, 22/7/1970

Textes externes: 2-9/2/1888, 4/6/1897 (Hadou), 18/4/1934

1939: feuille 1 - h22; **1947:** feuille 1 - h22; **1992:** f8;

Madghoul

Textes internes: 6/11/1928

1939: feuille 3 - s12 (Madgoul); **1947:** feuille 3 - s12 (Madgoul); **1992:** b4 (Madgoul);

Malaho

Textes internes: 24/2/1976

1992: c3 (Malâho);

Manda

Textes externes: 3/6/1947

1947: feuille 2 - b10;

Mandi (puits)

Textes internes: 31/8/1946, 22/3/1956 (Mendi)

1939: feuille 4 - p16; **1947:** feuille 4 - p16;

Margada

Textes externes: 20/3/1897

Maro

Textes internes: 22/3/1956

1939: feuille 3 - 110; **1947:** feuille 3 - 110; **1992:** d4 (Mâro Kôma);

Mascali (île) voir Maskali (île)

Textes internes: 28/12/1914, 7/5/1915

Maskali (île)

Textes internes: 28/12/1914, 7/5/1915 et 6/11/1928 (Mascali), 19/1/1939, 9/1/1945, 31/8/1946

1939: feuille 1 - k20; **1947:** feuille 1 - k20; **1992:** e7;

Massaiaia

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 4 - n19; **1947:** feuille 4 - n19;

Mororo

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 2 - a10; **1947:** feuille 2 - a10;

Morahtou

Textes externes: 3/6/1947

1939: feuille 2 - b4 (Mourhato); **1947:** feuille 2 - b4; **1992:** h2 (Môdahtou);

Moucha (îles)

Textes internes: 28/12/1914, 6/11/1928, 19/1/1939, 31/12/1939, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946

Textes externes: 2-9/2/1888

1939: feuille 1 - k21; **1947:** feuille 1 - k21; **1992:** e7;

Moulgate

Textes internes: 9/1/1945

1939: feuille 1 - h16 (Moulgalé); **1947:** feuille 1 - h16 (Moulgalé); **1992:** f6 (Moulqâlê);

Moulhélé voir Moulhoulé

Textes internes: 1/2/1926

Moulhoulé

Textes internes: 1/2/1926 (Moulhélé), 22/7/1970

Textes externes: 7/1/1935

1939: feuille 4 - u21; **1947:** feuille 4 - u21; **1992:** a7;

Mouloud

Textes internes: 19/1/1939 (Petit Mouloud), 5/1/1943 (Mouloud Yar)

1939: feuille 2 - d12-13; **1947:** feuille 2 - d12-13; **1992:** g5;

Obock

Textes internes: 1/11/1884, 12/2/1914, 31/1/1916, 19/1/1923, 25/3/1927, 6/11/1928, 11/12/1930, 24/12/1930, 28/1/1931, 19/1/1939, 19/7/1941, 9/1/1945, 31/8/1946, 28/9/1955, 22/3/1956, 6/9/1963

Textes externes: 11/3/1862, 9/8/1884

1939: feuille 4 - n22; **1947:** feuille 4 - n22; **1992:** d8;

Oddoumma

Textes internes: 18/9/1943 (Oddouma)

1939: feuille 2 - i3; **1947:** feuille 2 - i3; **1979:** feuille NC 37-4 - 79/128 (Gemerî Shet);

Ogag

Textes externes: 3/6/1947

1939: feuille 2 - j4 (Arsidalta-Ogag); **1947:** feuille 2 - j4; **1992:** e2 ('Ogag);

Okar Dieti

Textes internes: 5/9/1950 (Okar Dietie)

1939: feuille 2 - e11; **1947:** feuille 2 - e11 ('Okar Dieti); **1992:** g4 ('Okarrê);

Ora

Textes internes: 18/9/1943, 9/1/1945

1939: feuille 2 - h4 (Ora'a); **1947:** feuille 2 - h4;

Orôbor

Textes internes: 6/11/1928 (Orobou), 19/1/1939 (Oroboru), 5/1/1943 (Oroborou), 9/1/1945 (Oroborou)

1939: m20 (pointe Orobori, oued Oroboru); **1947:** m20 (pointe Orobori, oued Oroboru); **1992:** d7;

Oroborou voir *Orôbor*

Textes internes: 1/5/1943, 9/1/1945

Oroboru voir *Orôbor*

Textes internes: 19/1/1939

Orobou voir *Orôbor*

Textes internes: 6/11/1928

Orou

Textes internes: 25/1/1965

1939: feuille 1 - e17; **1947:** feuille 1 - e17; **1992:** g6 (Horor Yar);

Ouara Kounta (oued)

Textes internes: 31/8/1946

1939: feuille 2 - e6 (Ouarakounta); **1947:** feuille 2 - e6 (Ouarakounta);

Ouaramous (île)

Textes internes: 6/11/1928

1939: feuille 1 - i21 (Waramous); **1947:** feuille 1 - i21 (Waramous); **1992:** e7;

Oué'a

Textes internes: 9/10/1941, 5/1/1943, 9/1/1945 (Wéa), 31/8/1946, 31/3/1949, 25/2/1950, 30/12/1967 (Oueah)

1939: feuille 1 - h17 (Oueha); **1947:** feuille 1 - h17 (Ouéa); **1992:** e6;

Oueah voir *Oué'a*

Textes internes: 31/8/1946, 31/3/1949, 25/2/1950, 30/12/1967

Rahale

Textes externes: 20/3/1897, 18/4/1934, 3/6/1947 (Rahle)

1939: feuille 1 - b17; **1947:** feuille 1 - b17;

Raheita

Textes externes: 20/12/1879, 15/3/1880, 20/9/1880, 10/3/1882, 20/3/1897, 7/3/1901

1939: feuille 4 - w19; **1947:** feuille 4 - w19; **1979:** ND 38-13 141-29 (Rehayto);

Raïssâli

Textes internes: 12/2/1914 (ras Ali)

1939: feuille 4 - 118 (ras Ali); **1947:** feuille 4 - 118 (ras Ali); **1992:** d8 (Raïssâli);

Randa

Textes internes: 3/2/1966, 24/2/1976

1939: feuille 4 - 14m; **1947:** feuille 4 - 14m; **1992:** d5;

Rood-Ali

Textes externes: 18/10/1884, 21/10/1884

Rouré

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 1/9/1945

1939: feuille 4 - o17 (Rourré); **1947:** feuille 4 - o17 (Rourré);

Sablola

Textes externes: 20/3/1897

1939: feuille 2 - a10; **1947:** feuille 2 - b10;

Sagallo

Textes externes: 18/10/1884

1939: feuille 1 - k15 (Sagallo); **1947:** feuille 1 - k15 (Sagallou); **1992:** e5 (Sâgallou);

Sanas

Textes internes: 18/9/1943, 9/1/1945

1939: feuille 2 - f8 (San'ass); **1947:** feuille 2 - f8 (San'as); **1992:** f3;

Sankal

Textes internes: 5/1/1943, 22/7/1970

Textes externes: 3/6/1947

1939: feuille 2 - b9; **1947:** feuille 2 - b9; **1992:** h3;

Sawabi' (Iles Sept Frères)

Textes internes: 9/1/1945, 31/8/1946

1939: feuille 4 - t24 (Saouabiâ); **1947:** feuille 4 - t24 (Saouabiâ); **1992:** b8;

Sida (passe de)

Textes externes: 3/6/1947

1939: feuille 2 - b6 (oued Sira); **1947:** feuille 2 - b6;

1979: feuille NC 37-8 - 82/121 (Sîda Boûyya); **1992:** h2 (Sîda Boûyya);

Si Yaré (signal)

Textes internes: 9/1/1945

1939: feuille 3 - n7; **1947:** feuille 3 - n7 (Si-Yaro);

Sismo

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 9/1/1945

1939: feuille 4 - n18; **1947:** feuille 4 - n18; **1992:** d6-7;

Tadjoura

Textes internes: 25/3/1927, 6/11/1928, 11/12/1930, 28/1/1931, 19/1/1939, 19/7/1941, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946, 31/3/1949, 28/9/1955, 6/9/1963, 3/2/1966

Textes externes: 21/9/1884, 18/10/1884, 7/11/1884

1939: feuille 4 - 117; **1947:** feuille 4 - 117; **1992:** d6;

Tadjourah voir Tadjoura

Textes internes: 6/11/1928, 11/12/1930, 24/12/1930, 28/1/1931, 18/2/1932, 19/7/1941, 9/1/1945, 28/9/1955, 6/9/1963, 3/2/1966

Textes externes: 21/9/1884, 18/10/1884, 7/11/1884

Tarantar

Textes internes: 9/10/1941

Textes externes: 18/4/1934

1939: feuille 1 - c18; **1947:** feuille 1 - c18;

Teoao

Textes internes: 18/9/1943

1939: feuille 2 - h7; **1947:** feuille 2 - h7; **1992:** f3 (Téw'o);

Tikib

Textes internes: 15/11/1946, 24/2/1976

1939: feuille 3 - m7; **1947:** feuille 3 - m7;

Tour-Tour

Textes externes: 3/6/1947

1939: feuille 2 - b11 (oued Dourdour); **1947**: feuille 2 - b11 (Tourtour);

Waramous (île) voir *Ouaramous (île)*

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946

Wéa voir *Oué'a*

Textes internes: 9/10/1941, 5/1/1943, 9/1/1945

Wéïma (oued)

Textes internes: 19/1/1939, 5/1/1943, 9/1/1945, 31/8/1946

Textes externes: 7/3/1900 (Wehima), 10/7/1901, 7/1/1935

1939: feuille 4 - u17-v18 (Weima); **1947**: feuille 4 - u17-v18 (Weïma);

1979: feuille ND 38-13 - 25/137-28/140 (We'ïma Wenz); **1992**: b5-6 (Oué'ïma);

Yoboki

Textes internes: 29/10/1947, 15/5/1957, 22/7/1970

1939: feuille 2 - i8; **1947**: feuille 2 - i8; **1992**: e3;

Annexe 2-3 - Repères chronologiques (1840-2000)

1840

- Achat d'Amphileia par Lefebvre.
19 août (ou 17 juin) Traité Angleterre-Tadjoura : achat des îles Mucha.
12 septembre Achat de Edd par la Compagnie nanto-bordelaise.

1841

- Traité entre Sahle Sellase et le britannique W. Cornelius Harris.
Degoutin, consul de France à Massawa.
13 février Firman transférant les droits sur la côte africaine de la mer Rouge de la Turquie à l'Egypte jusqu'au 21° Nord.

1842

1843

- juin Traité entre Rochet d'Héricourt et Sahle Selasse.

1844

1845

1846

1847

- La Turquie occupe Jeddah, La Mecque et Médine.

1848

1849

- L'Egypte occupe Suakim et Massawa.
Le sultan de Sanaa reconnaît la suzeraineté turque.
Traité entre *ras* Ali et Walter Plowden.

1850

- Création des «Messageries nationales».

1851

1852

1853

1854

1855

- Kasa Hailu devient *negus* sous le nom de Tewodros II.

1856

1857

- février Henri Lambert nommé consul à Aden.
L'Angleterre occupe Perim.

1858

1859		Occupation de Saïgon par la France.
4 juin		Assassinat d'Henri Lambert, qui a démissionné du consulat le 20 avril.
29 décembre		La Mission Russel achète du Mont Gadam à la baie d'Adulis, dans la baie de Massawa.
1860		La Turquie occupe Zula, Adulis et Edd.
1861		
1862		Traité de Hué, la France y gagne trois des provinces de Cochinchine
10 mars		accord franco-britannique sur l'indépendance de Mascate et Zanzibar.
11 mars		Achat par la France de Ras Ali à Ras Doumeira (Obock).
1863		Début du règne d'Isma'il en Egypte.
1864		La Turquie occupe Zeila.
1865		Menelik au pouvoir au Shoa.
1866		La Turquie transfère sa souveraineté sur Suakim et Massawa à l'Egypte.
27 mai		
1867		Ouverture du canal de Suez.
octobre		L'expédition Napier débarque à Zula.
1868		Chute de Maqdala, suicide de Tewodros.
14 avril		
1869		Inauguration du canal de Suez.
15 novembre		Vente de terrains vers Assab à G. Sapeto.
1870		Installation temporaire française à Cheik Saïd.
11 mars		vente d'Assab à Giuseppe Sapato et Rubatino.
1 ^{er} juillet		Protestation officielle égyptienne contre l'achat d'Assab.
1871		Munziger devient gouverneur de Massawa.
mai		
1872		La Turquie occupe Sanaa.
		Soumission du Bahr el-Ghazal à l'Egypte.
21 janvier		Kasa Merche devient <i>negus</i> sous le nom de Yohanes IV.
4 juillet		L'Egypte occupe Kärän.
1873		L'Egypte occupe Mätäma.
mai		
1874		Conquête du Darfour par l'Egypte, qui occupe aussi Berbera.
		Demandes de concession de terrains à Obock.

1875

- Défaite égyptienne à Gundet contre l’Ethiopie.
- 1^{er} juillet La Turquie cède ses droits sur Zeila à l’Egypte, qui occupe Tadjoura.
- 11 octobre L’Egypte occupe Harar.
- 14 novembre Massacre de l’expédition Munzinger dans l’Awsa.
- 25 novembre Le gouvernement britannique achète 44% du canal de Suez.

1876

- La Grande-Bretagne s’installe à Socotra.
- Double contrôle franco-britannique sur le budget égyptien (Caisse de la dette).

1877

- Guerre égypto-éthiopienne. En mai, Gordon devient gouverneur du Soudan.
- 7 septembre Accord égypto-britannique sur la souveraineté égyptienne en mer Rouge jusqu’à Gardafui

1878

- 20 mars Menelik se soumet à Yohannes.

1879

- 7 avril Isma’il est déposé et remplacé par Tewfiq.

1880

- 15 mars Vente Assab-Rubatino.
- 15 mai Vente Assab-Rubatino (suite).
- 2 juillet Traité de Bruxelles sur la traite.
- 13 août Italie revendique la souveraineté sur Massawa. Contestation française dès le 24/8.
- 20 septembre Convention de protectorat Raheita-Italie.

1881

- Début de la révolte «mahdiste» au Soudan.
- 12 mai Traité du Bardo : protectorat français sur la Tunisie.
- mai ou juin Pierre Arnoux s’installe à Obock.

1882

- L’Egypte occupe Massawa.
- 3 mars Pierre Arnoux est assassiné.
- 10 mars Installation italienne à Assab.
- juillet-août La Grande-Bretagne occupe seule l’Egypte, fin du double contrôle franco-anglais.
- 4 août Accord Loeta-Soleillet sur Sagallo.

1883

- 5 novembre Défaite égyptienne à Shaykan (Kordofan), l’Egypte se retire du Soudan.
- Incident de Latellah.
- 9 décembre Lagarde est envoyé en mission à Obock.

1884

- 25 mars Accord sur un dépôt de charbon à Obock avec Poingdestre et Mesnier.
- 29 avril Première description de la frontière du territoire d’Obock.
- 3 juin Accord anglo-éthiopien sur la lutte contre les «Mahdistes» soudanais. Une expédition britannique passe au Tigré pour évacuer les garnisons.
- 24 juin Léonce Lagarde est nommé commandant à d’Obock, il y arrive le 1^{er} août.
- 9 août Accord avec « Ahmed Leïtah, sultan de Gobad».
- 21 septembre Traité de protectorat français sur Tadjoura.
- octobre La Grande-Bretagne occupe Berbera.
- novembre Rehayto se met sous protectorat italien, du Goubet el Kharab à Assab.
- 17 novembre Installation française à Tadjoura.

1885

	Négociations franco-italiennes sur la frontière.
janvier	Mort de Gordon à Khartoum.
5 février	L'Italie occupe Massawa.
mars	L'Égypte évacue Harar.
22 mai	Humed (fils de Mohamed Dini) devient sultan de Raheita, remplace Bereham.
juin	chute de Kasala.
septembre	La France occupe Ambaddo.

1886

	Chefneux obtient de la France l'autorisation d'extraire du sel à Assal. Protestations éthiopiennes.
4 décembre	Traité de délimitation des frontières de Zanzibar (Grande-Bretagne-Allemagne).

1887

	Protectorat britannique sur le Somaliland.
janvier	Incident de «Dongareta».
6 janvier	Bataille de Chälänqo, Menelik occupe Harar.
26 janvier	Bataille de Dogali.
9 juillet	Convention de protectorat italien à Massawa.
20 juillet	L'Angleterre notifie son protectorat sur le Somaliland.
5 septembre	Création de la «Colonie d'Obock et dépendances».
20 octobre	Convention d'amitié et d'alliance italo-éthiopienne.

1888

6 janvier	Traité Awssa-Italie.
23 janvier	Prise de Gondar par les «Mahdistes» soudanais.
février	Première installation d'Atchinof. L'Italie réoccupe Saati.
2-9 février	Accord franco-britannique sur la frontière et le Harar.
2 août	L'Italie déclare son protectorat sur Zula.
9 décembre	Traité Awsa-Italie.

1889

	Prise de Khartoum par les «Mahdistes».
18 janvier	Débarquement d'Atchinof à Sagallou.
8 février	Protectorat italien sur Obbie, notifié le 2 mars.
17 février	Bombardement de Sagallou.
9 mars	Mort de Yohanes IV à Mätäma, contre les Soudanais.
7 avril	Protectorat italien sur le Miggiurtine, notifié le 16 mai.
2 mai	Menelik est couronné <i>negus</i> , traité de Wëchale, notifié le 11/10/1889.
3 août	L'Italie occupe Asmara, puis Kärän. Bataille de Tushki au nord du Soudan.

1890

2 janvier	Hummed Loeta cède ses territoire à la France.
27 juin	L'Italie occupe Agordat.
juillet	Négociations franco-italiennes sur les frontières (à Paris).
2 juillet	Signature de l'Acte Général de la Conférence de Bruxelles.
4 novembre	Protectorat britannique sur Zanzibar.

1891

	Création de Jijiga.
	Lettre circulaire de Menelik sur les frontières.
mars	Négociations franco-italiennes sur les frontières.
24 mars	Protocole italo-britannique sur les sphères d'influence.
15 avril	Suite du protocole italo-britannique sur les sphères d'influence.

1892

	Léon Chefneux est autorisé par Menelik à extraire du sel du lac Assal.
--	--

1893

- 12 février Menelik dénonce le traité de Wëchale.
22 décembre Bataille d'Agordat entre les Italiens et les Mahdistes.

1894

- 5 mars Protocole italo-anglais.
9 mars Ilg obtient la concession du chemin de fer Djibouti-Nil Blanc.
12 avril Protectorat britannique sur l'Ouganda.
juin Soumission du Tigre à Menelik.
14 août Convention franco-congolaise.

1895

- Nouvelles négociations franco-italiennes sur les frontières.
Les missionnaires lazzaristes français sont expulsés d'Éthiopie.
25 mars L'Italie occupe Adigrat.
17 juillet L'Italie occupe Kasala.
7 décembre Bataille d'Amba Alagi.

1896

- Création de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.
1^{er} mars Victoire éthiopienne sur l'Italie à Adwa.
27 avril Autorisation de faire passer le train en CFS.
9 mai Création de la «Côte Française des Somalis et dépendances».
20 mai Création du Cercle de Djibouti.
30 septembre Accord franco-italien sur la Tunisie.
26 octobre Traité de paix italo-éthiopien.

1897

- Le Shoa soumet le Kāfa.
20 mars Convention franco-éthiopienne sur la frontière.
14 mai Traité anglo-éthiopien.
5 juin Lagarde est nommé représentant français en Éthiopie.
12 juin Leontieff est nommé gouverneur des «Provinces Équatoriales».
octobre-novembre début des travaux du chemin de fer.
30 novembre Martini est nommé gouverneur de l'Erythrée.
décembre La France dément avoir l'intention de céder un port aux Russes dans la baie de Tadjoura.
25 décembre L'Italie rend Kasala à la Grande-Bretagne.

1898

- Le Shoa soumet le Borāna.
Kitchener écrase les «Mahdistes» soudanais à Ondurman.
juin Léontieff et Orléans quittent l'Éthiopie.
23 août Rencontre des troupes françaises et anglaises à Fachoda.
novembre Marchand est au Caire.

1899

- Début de la révolte du «Mad Mullah» en Somalie.
Actions issa contre le chemin de fer.
9 avril Lagarde est détaché aux Affaires étrangères, remplacé le 7 mars à Djibouti.

1900

- Acte de Bruxelles sur l'esclavage.
24 janvier Protocole franco-italien sur les frontières signé à Rome.
10 juillet Convention italo-éthiopienne sur les frontières.
14 juillet Ouverture du tronçon Djibouti-Dewele du chemin de fer.
décembre La Grande-Bretagne occupe le Bahr el-Ghazal.

1901	
10 juillet	Protocole franco-italien sur la frontière.
1902	
6 avril	Convention Chefneux-Bonhoure sur le chemin de fer.
15 mai	Accord anglo-éthiopien sur le lac Tana. Convention italo-éthiopienne sur les frontières.
16 mai	L'Italie annexe la partie nord du sultanat de Raheita.
décembre	Achèvement du tronçon Djibouti-Dire Dawa du CFE. Délimitation franco-italienne de la frontière septentrionale de la CFS.
1903	
	Construction de la route Dire Dawa-Harar.
avril	Visite du <i>negus</i> à Djibouti pour l'inauguration du tronçon Djibouti-Dire Dawa.
1904	
8 avril	Entente cordiale franco-britannique.
1905	
	Création de la Bank of Abyssinia.
1906	
13 décembre	Traité tripartite franco-anglo-italien.
1907	
15 mai	Traité anglo-éthiopien sur la frontière entre le Soudan et l'Ethiopie.
3 juin	Mise en liquidation de la Compagnie impériale.
6 décembre	Traité anglo-éthiopien sur la frontière entre l'Ouganda et l'Ethiopie.
1908	
	Arrivée au pouvoir des «Jeunes Turcs».
10 janvier	Traité franco-éthiopien d'amitié et de commerce (Klobukowski).
30 janvier	Concession du chemin de fer franco-éthiopien.
5 avril	Création de la «Somalia italiana».
15 mai	Convention sur les frontières érythréo-éthiopiennes.
16 mai	Traité italo-éthiopien sur la frontière du Benadir.
8 décembre	Déchéance de la Compagnie impériale.
1909	
5-8 mars	Accords organisant la Compagnie du chemin de fer Franco-éthiopien.
octobre	Iyyasu proclamé <i>negus</i> .
1910	
1911	
février	Installation italienne en Lybie.
1912	
octobre	L'Italie occupe les îles du Dodécanèse.
1913	
	Mort de Menelik.
1914	
	L'Egypte devient un protectorat britannique.
1915	
26 avril	Accords de Londres.
novembre	La ligne du CFE fonctionne sur toute sa longueur.
1916	
27 septembre	Destitution de Iyyasu.
7 novembre	Tout le territoire djiboutien passe sous administration directe.

1917	
7 juin	Inauguration de la ligne du CFE sur toute sa longueur.
31 août	Nouvel accord avec les chefs issas.
2 novembre	Déclaration Balfour.
1918	
1919	
1920	
1921	
1922	Proclamation de l'indépendance de l'Egypte.
1923	
28 septembre	Admission de l'Ethiopie à la SDN.
3 août	La ville de Djibouti est divisée en quartiers.
1924	
	Crise dans l'administration djiboutienne, nomination du gouverneur Chapon-Baissac.
15 juillet	Accord italo-britannique : le Giubaland (Kismayo) passe à la Somalie.
décembre	Prise de Djeddah par Ibn Seoud.
1925	
	Accord italo-britannique sur les zones d'influences.
1926	
26 mars	Accord entre le CFE et le gouvernement éthiopien sur Dire Dawa.
1 ^{er} juillet	L'Italie annexe l'«Oltre-Giuba».
25 septembre	Convention de la SDN sur l'esclavage.
1927	
6 août	Installation du poste de Tadjoura.
1928	
26 mars	Installation du poste de Dikhil.
6 novembre	Création d'un peloton méhariste, première division administrative du territoire.
1929	
3 décembre	Inauguration de la gare d'Addis Abeba.
1930	
21 août	Accord entre l'Angleterre, la France, l'Italie et l'Ethiopie sur les ventes d'armes en Ethiopie.
30 août	Le sultan et le vizir de Gôb'aad sont condamnés administrativement à l'exil à Madagascar.
2 novembre	Couronnement d'Haile Selasse.
décembre	Première fixation des limites maritimes de la CFS.
1931	
9 avril	Découpe du territoire en trois cercles.
1932	
1933	
février	Le peloton méhariste pénètre dans le Hanlé.
23 octobre	Fixation du point frontière de Loyada.

1934

- 18 avril Accord franco-ethiopico-britannique sur le point méridional de trijonction.
5 décembre Incident italo-éthiopien à Walwal.

1935

- 7 janvier Accord de Rome sur la frontière septentrionale de la CFS.
17 janvier Mort de Bernard, administrateur de Dikhil.
25 mars Création d'un état-civil indigène en CFS.
3 octobre Offensive italienne contre l'Éthiopie.
9 octobre Arrivée du «Détachement de sécurité» à Dire Dawa.

1936

- 25 avril Traité franco-yéménite.
5 mai L'Italie occupe Addis Abeba.
9 mai L'Italie occupe Dire Dawa.
31 juillet Accord entre le CFE et le gouvernement italien.
6 septembre Premiers Italiens dans le Hanlé.

1937

- 12 février Ouverture d'une route parallèle au chemin de fer.
27 février Assassinat de Graziani à Addis Abeba.
13 mars Le «Détachement de sécurité» quitte Dire Dawa.
16 juin Premier texte (décret) régissant la nationalité en CFS.

1938

- 9 août Accord entre les okals Issas et Debnés sur les zones de pâturages.
17 décembre L'Italie dénonce les accords de Rome du 7 janvier 1935.

1939

- 19 janvier Création du cercle d'Ali Sabieh.

1940

- 10 juin Déclaration de guerre de l'Italie.
4 août L'Italie attaque le Somaliland, occupé le 17 août.

1941

- 25 février Prise de Mogadiscio par les troupes britanniques.
13 mars Prise de Berbera par les troupes britanniques.
27 mars Prise de Harar par les troupes britanniques.
6 avril Prise d'Addis Abeba par les troupes britanniques.
5 mai Retour d'Haile Selasse en Éthiopie.
juin-juillet Incidents entre les Ulu'tós et les troupes françaises.
août Début du blocus de la CFS par les Britanniques.

1942

- janvier Accord anglo-éthiopien sur l'administration du pays.
mars Fin du blocus de la CFS.
26 décembre La CFS se rallie à la France Libre.

1943

- 17 janvier Réouverture de la ligne de chemin de fer sur toute sa longueur.
24 janvier Mort du sergent Thiebaut.
8 mars Création du poste français à Afambo.
3 septembre Armistice avec l'Italie.

1944

- 19 décembre Convention anglo-éthiopienne.

1945

- septembre Reddition des Ulu'tós.
- 5 septembre Protocoles franco-éthiopiens sur le chemin de fer et les frontières.
- 22 décembre Suppression du statut de l'indigénat.

1946

- 4 mai Accord entre le gouvernement éthiopien et la CFE sur la rétrocession de la ligne.
- 1^{er} juillet Le CFE reprend l'exploitation du chemin de fer.
- 31 août Création de la circonscription d'Obock, rattachée à Tadjoura jusqu'en 1963.

1947

- 3 juin Echange franco-éthiopien de notes sur la frontière.
- 8 octobre Début des travaux d'abornement de la frontière djibouto-éthiopienne.

1948**1949**

- 1^{er} janvier Djibouti devient un port franc.
- mars Création du Franc Djibouti.
- 17 août-23 septembre Grève des employés éthiopiens du CFE.
- septembre Le Royaume Uni transfère l'Ogaden à l'Ethiopie.

1950

- 2 décembre L'ONU accorde l'administration de la Somalie à l'Italie pour 10 ans.

1951**1952**

- Fédération éthiopio-érythréenne.
- Le port de Djibouti devient accessible aux navires sans transbordement.
- 16 septembre L'armée éthiopienne relève les Britanniques en Erythrée.

1953

- Accords USA-Ethiopie
- 24 février Application aux colonies de l'ordonnance de 1945 sur la nationalité.
- octobre Fin des travaux de la «piste Honoré».

1954

- 16 janvier Accord franco-éthiopien sur les frontières.
- 28 février Evacuation d'Afambo par les Français.
- 21 juillet Fin de la guerre d'Indochine.
- 1^{er} novembre Début de la guerre d'Algérie.

1955

- 1^{er} janvier Le budget du port est annexé à celui de la Colonie.
- 26 février Fin des travaux d'abornement de la frontière djibouto-éthiopienne.

1956**1957**

- 15 mai Première élection au suffrage universel à Djibouti.

1958**1959**

- 12 novembre Accord franco-éthiopien sur le chemin de fer.

1960

- 26 juin Indépendance du Somaliland.
- 1^{er} juillet Indépendance de la Somalia, création de la République de Somalie.

1961

1962	
14 novembre	Union Ethiopie-Erythrée.
1963	
	Indépendance du Kenya.
6 septembre	Création du cercle d'Obock.
20 septembre	Accords d'Arta, entre Mohamed Kamil, Hassan Gouled et Ali Aref.
1964	
1965	
24 octobre	Accord Ethiopie-Somalie sur la frontière.
1966	
25-26 août	Incidents lors du passage du général de Gaulle à Djibouti.
15 septembre	Création du «barrage de Djibouti».
1967	
	La «Côte Française des Somalis» devient le «Territoire Français des Afars et des Issas».
	La Grande-Bretagne quitte Aden.
1968	
1969	
21 octobre	Syad Barre prend le pouvoir en Somalie.
1970	
2 décembre	Début des travaux de la «mission d'identification».
1971	
1972	
31 décembre	Fin des travaux de la «mission d'identification».
1973	
1974	
	Révolution éthiopienne.
	Indépendance des Comores.
1975	
avril	Réalisation de la liaison routière entre Djibouti et l'Ethiopie par Gâlâfi.
	Bekele Geleta devient directeur général du CFE.
1976	
19 juillet	Rétablissement temporaire du «double droit du sol» au TFAI
1977	
23 avril	L'Éthiopie demande la fermeture par les Américains de la base de Kagnew.
27 juin	Indépendance de la République de Djibouti.
7 juillet	La Somalie envahit l'Ogaden.
1 ^{er} septembre	La Somalie occupe Jijiga.
décembre	Arrivée des soldats cubains en Ethiopie.
1978	
5 mars	Reprise de Jijiga par les forces éthiopiennes et cubaines.
1979	
1980	

1981	
avril	Création de la Compagnie du Chemin de fer djibouto-éthiopien.
24 octobre	Création du Mouvement National Somalien à Londres. Publication du code de la nationalité djiboutienne.
1982	
1983	
juin	Protocole franco-éthiopien sur la réhabilitation du chemin de fer.
1984	
1985	
1986	
1987	
1988	
1989	
1990	
22 mai	Unification du Yémen.
1991	
8 janvier	Début de la rébellion armée du Frud à Djibouti.
27 janvier	Chute de Syad Barre.
17 mai	Sécession du Somaliland.
27 mai	Prise d'Addis Abeba par les rebelles Tigréens, fin du régime militaire du Derg.
1992	
décembre	Intervention occidentale en Somalie.
1993	
24 mai	Indépendance de l'Erythrée.
1994	
	Premiers accords entre le Frud et le gouvernement djiboutien.
1995	
1996	
18 novembre	Création d'une monnaie érythréenne.
1997	
1998	
6 mai	Début du conflit armé entre l'Ethiopie et l'Erythrée.
1999	
2000	
12 mai	Reprise de la guerre entre l'Ethiopie et l'Erythrée.
18 juin	Fin des hostilités érythréo-éthiopiennes.

Annexe 2-4

Récapitulatif mensuel des données issues des arrêtés d'expulsions (1947-1963)

Données établies à partir du dépouillement des 562 arrêtés, publiés au *Journal officiel de la Côte française des Somalis* de 1947 à 1963 inclus, qui ordonnent l'expulsion du territoire de 9 527 personnes. Ces données doivent être considérées avec la petite marge d'erreur inhérente à leur récolte.

	Issaq	Issa	Darod	Gada-boursi	Somali	Yéménite	autre Arabe	Ethiopien	Erythréen	Afar	autre	total	dont femmes	nombre d'arrêtés
2/1947	4	2	1	8	4	2						21		1
5/1947	15	4		2								21		2
7/1947	8	2	1	1		3						15		1
9/1947	14	17	3	10	4	12	2	2			5	69	1	2
10/1947	29	5	3	15	3		13	3		3	2	76	3	5
11/1947	24	12	3	21	3	3	7	4			2	79		2
3/1948	34	9	3	8	4	11	2	1			1	73		4
5/1948								1				1		1
6/1948	1	1		2	2							6	4	2
7/1948	1											1		1
8/1948	6		5		1		1					13	2	3
9/1948	16	6	4	12	3	5		1		1		48	1	4
10/1948	24	6	3	4	2	5					1	45		2
11/1948	20	9	2	2	2	2		1				38	1	4
12/1948						3		2				5	2	2
1/1949	18	4	4	6	2	4	4	1				43		2
2/1949	14	5		12	3	1	2	2				39	1	2
3/1949	7			4		3					2	16	2	3
4/1949	39	1	11	8	1	9	1	3	1	1	5	80		1
5/1949	40	13	1	23	10			4			6	97	1	2
6/1949	2	2		5	1	1					5	16	1	2
7/1949						1					1	2		1
8/1949	16	1	1	7	4	2	4	2			3	40	4	2
9/1949	27	6	4	163		15	5	2		1	19	242	1	1
10/1949	9	1		3	3	54					5	75		1
11/1949	16	1		10		2	6					35		1
1/1950	8	1	5	4	2	2					9	31		1
2/1950							1					1		1
4/1950	17	3	1		3	1	3	3			3	34		1
6/1950	18	3	1	1	4	2	1				1	31		1
9/1950	4							2			1	7		1
10/1950		1				1		1				3		1

	Issaq	Issa	Darod	Gada-boursi	Somali	Yéménite	autre Arabe	Ethiopien	Erythréen	Afar	autre	total	dont femmes	nombre d'arrêtés
12/1950	11	2	2	10	3	1					1	30		2
1/1951	9		1		1		1					12		1
2/1951	4		6	2								12		1
3/1951	12		1	1				1				15		1
5/1951	43	6	1	7	15	1	2				13	88	2	1
6/1951						1						1		1
7/1951	50	1	48	6	2	2	1	2			17	129		5
8/1951	48		2	4	6	7	2	4		2	12	87		3
9/1951	7				2							9		2
11/1951	12	1	2		3							18		3
12/1951	24		3	3	4	6		1			2	43	1	3
1/1952	7			1	1							9		1
2/1952	34	2	6	6	6	1		3			3	61		6
3/1952	16		3	3	1	6		1		1	1	32		5
4/1952	20		4	1	4	1		1			2	33	1	4
5/1952	25		4	5	5		2	3		1	4	49	1	6
7/1952	10		2				1			1	1	15		2
8/1952	15	1	12	3	8	1						40		3
9/1952	20		3	6	1			1	1			32		3
10/1952	10	1	4	3	4		1	1			1	25		1
11/1952	30	2	13	7	4	2	7	3			2	70		2
12/1952	10	1	2	1	2							16		1
1/1953	6		2		2			1				11	4	1
2/1953	11	4	1	5	3	1	1	1		1		28	1	4
3/1953	5	2	1	3	2	1		3				17		4
4/1953	9	1		2	2	2	2	2			1	21	2	3
5/1953	4	1		1		5	1					12		2
6/1953	5		3		3	1					3	15	3	4
7/1953	6	3		3	1			2				15		2
8/1953	12		1	2			2					17	1	4
9/1953	36		6	13	2	2	1	4			1	65	1	4
10/1953	12		3	4	4	3		2				28	1	1
11/1953	10		1	5	3	14	1				1	35		2
12/1953	18	1	10	8	5						5	47		1
1/1954	6		2		2			1				11	4	1
2/1954	28		4	4	5	3		2			2	48	8	3
3/1954	20	3		2	5	3						33	1	2
4/1954	20		1	3	1	2	1				2	30	2	2
5/1954	8	1	2	2	1	10	2	1			1	28	2	2
6/1954	8		2	3		3		3			1	20	6	1
7/1954	6	2		2	1	1		1				13		1
8/1954	5			4		1						10		2
9/1954	16	2	1	2	2	3	1	1				28	5	2
10/1954	19	2	5	4		4		2		1		37	2	3
11/1954	1			1		1						3		2
12/1954	13	5	1	3	3			2				27		1
1/1955	8											8	7	2
2/1955	5	2	1	1		2				1		12	1	1
3/1955	24	1	4	6		1						36	2	2
4/1955	3		2	1	1	3		1				11	1	3
5/1955	11			4		1		1			1	18		3
6/1955	1				1		1					3		3

	Issaq	Issa	Darod	Gada- boursi	Somali	Yémé- nite	autre Arabe	Ethio- pien	Ery- thréen	Afar	autre	total	dont femmes	nombre d'arrêtés
8/1955	7			1						1		9		2
9/1955	4		1	1		1						7	3	3
10/1955	78	6	8	14	4	2	2					114	1	9
11/1955	37	5	10	11	2	18		1				84		5
12/1955	18	2	2	8			1					31	1	2
1/1956	39	2	10	5	2	2	1	2				63	3	8
2/1956	20	6	11	8	2	2						49	1	4
3/1956	35	11	5	20		7		4				82	5	5
4/1956	37	3	2	13	1	4	2	1				63	1	3
5/1956	2											2		1
6/1956	15		2	3			1	1				22	1	1
7/1956						1						1		1
8/1956	59	10	3	26	2	32	2	7		1	4	146	11	5
10/1956	31	1	4	15	3	7	3	2				66	1	2
2/1957	13	10	1	15	2	1	1	1			2	46	2	2
3/1957	31	3	3	10	2	14	2				2	67	6	6
4/1957	3					8						11		3
7/1957	39	4	1	12	3					1		60		1
9/1957						8	1					9		1
10/1957	28	1	2	9	1			4				45	4	1
12/1957	29	1	1	6		1		1			1	40	1	1
2/1958	15		1	2	1			2			13	34	2	1
3/1958				1								1		1
4/1958	34	3		3	1			1			5	47	5	1
6/1958			4			1						5	2	1
8/1958	34	2		9		5	1	1			1	53		1
10/1958	95	6	12	20			6	1	1		13	154	13	2
11/1958											1	1		1
2/1959	52	7	12	13				3	1		6	94	13	2
3/1959	19	1	3	3		17	1	1				45		4
4/1959		1				1						2		2
5/1959	4		1	2								7		1
6/1959	1							1			1	3		3
7/1959	5	1	3	5								14		2
8/1959	43	11	4	25		11		4	1		6	105	3	6
9/1959	1											1		1
10/1959	46	8	2	24	2	20	1	1			5	109	11	5
11/1959		1										1		1
2/1960	37	8	6	7	6	10	2	3			2	81	9	1
5/1960	3	27		5		2	4					41		1
6/1960	2	2		10	2							16		1
8/1960	31	7	7	26	1	3	2	3				80	2	5
9/1960	25	8	8	23	1	2	1	5				73	3	3
10/1960	35	4	1	29	1	5	1	7	3		1	87	6	4
11/1960	24		1	13	1			2				41		1
12/1960	42	9	5	41	3		1	2			2	105	1	2
1/1961	19	8	1	19	3							50		1
2/1961	34	16	2	34	5	2	1	1				95	4	3
3/1961	36	15	1	30	4	1	2	2				91		3
4/1961	119	43	12	71	25	15	2	11	2			300	5	9
5/1961	39	15	6	48	7	5	1	4	3			128	1	6
6/1961	31	7	4	20	4	2	2	3				73		4
7/1961	40	7	3	24	5	2		5		3	2	91	16	6

	Issaq	Issa	Darod	Gada- boursi	Somali	Yémé- nite	autre Arabe	Ethio- pion	Ery- thréen	Afar	autre	total	dont femmes	nombre d'arrêtés
8/1961	37	13	2	30	1	2		7				92	12	5
9/1961	26	13	2	15			1	2				59	4	3
10/1961	54	11	10	27	5	4	3	6	1			121	2	4
11/1961	22	7	4	15	3	1	1	3	1		2	59	2	2
12/1961	79	11	3	36	9	1	1	6	1		1	148	3	7
1/1962	50	6	7	20	4			5	2			94	8	8
2/1962	69	7	4	40	3		1	4	2	2	1	133	1	8
3/1962	77	10	4	33	3	2	1	8	2		1	141		8
4/1962	57	13	4	42	4	3	2	4	1	1	2	133	3	8
5/1962	54	10	7	39	2	4	2	2			1	121	1	8
6/1962	81	7	3	30	1	3	1	10	2	3	3	144		7
7/1962	76	11	6	39		1	2	3	3	3		144		8
8/1962	72	8	14	27	3	1	6	9	1		3	144		9
9/1962	56	9	9	39	5			8	1		4	131	3	8
10/1962	65	12	8	28	7	1	1	2	4		1	129	1	9
11/1962	55	14	7	21	3	1	1	4	2			108		9
12/1962	67	10	2	33	1	4						117		8
1/1963	127	13	11	61	11	4	2	5	1	2	2	239	1	11
2/1963	67	14	5	38	3	2		6		2	1	138	1	9
3/1963	116	51	7	59	7	5	1	9		2	2	259	1	9
4/1963	73	25	7	45	3		1	8	1	1		164	2	7
5/1963	56	18	6	30	3	2	3	6			2	126	1	7
6/1963	51	6	4	21	5		3	5		1		96	1	6
7/1963	42	8	9	22	3	3	1	1				89	1	7
8/1963	38	7	3	15	5	2	3	6			1	80	1	6
9/1963	54	12	5	20	2	4	5	12		1		115	1	9
10/1963	67	11	13	29	4	4	4	9	1	1		143	2	13
11/1963	38	5	4	41	3			3				94	1	9
12/1963	50	4	6	24	4	1	3	8		4	1	105		14
Totaux	4 351	790	569	2 091	385	507	175	334	39	43	243	9 527	273	562